IL RITRATTO DAVIDE BRIVIO DALLA MOTOGP ALLA F.1, STORIA DI UN SOGNATORE
AUTO SPRINT
n. 2
Anno LX Settimanale
5-11 gennaio 2021
3,00 Euro (Italy only)
60 ANNIVERSARIO
Gunther Steiner si coccola Schumacher jr e racconta: «Accompagnare i suoi primi passi in F.1 per me è un onore». L'arrivo di Simone Resta e di altri ferraristi dà nuovo impulso alla Haas che avrà anche un'antenna tecnologica a Maranello. Ecco come
MICK
CON NOI CRESCI BENE!

di Andrea Cordovani

Brivio, da "naviga" a timoniere Alpine

Non si può neanche essere sfiorati dal dubbio. Il debutto di Mick Schumacher in F.1 è uno dei capitoli più belli che si prepara a raccontare la storia del motorsport targato 2021. Lo sbarco del ventunenne di FDA nel magico mondo dei Gp si porta in dote un cognome mitico e ingombrante, un brivido e una forte emozione. Avrà tutti i riflettori puntati addosso il ragazzino che, a suon di risultati e con una crescita costante, s'è ricavato un posto su quella stessa griglia dove il padre ha costruito una leggenda, partendo dal basso e ogni volta superando l'asticella delle prestazioni, una parabola ascendente per una carriera che adesso entra davvero nel vivo. Dei suoi primi passi in F.1, di quello che sarà il suo percorso di crescita ne abbiamo parlato con Gunther Steiner, il team principal della Haas che terrà a battesimo Schumi jr. In F.1. «*Per me è sopratutto un onore*», racconta l'altoatesino che si prepara a vivere la sesta stagione sulla tolda della squadra americana, uscita dal 2020 con prestazioni al minimo storico, scampata la grande paura dell'incidente che ha visto protagonista Romain Grosjean. Da quelle fiamme che hanno tenuto tutti col fiato sospeso, il team statunitense, come la Fenice, si prepara a rinascere dopo quell'incubo di fuoco. «*Vogliamo crescere nel 2021 ma il nostro vero obiettivo è il 2022*», sottolinea Steiner. Con una lineup rinnovata e una squadra rinforzata, la Haas punta a risalire la china crescendo insieme a Mick. La collaborazione della squadra a stelle&strisce con Maranello si è fatta ancora più stringente. Con Simone Resta ci sarà anche un'altra ventina di tecnici in arrivo dalla Ferrari. Sono gli effetti del nuovo budget cap che ha ridato nuovi impulsi alla squadra diretta da Steiner ma ha anche imposto di ridurre gli organici. E c'è di più visto che Haas avrà anche un'antenna tecnologica proprio a Maranello, dove il personale del Cavallino distaccato alla Haas e uomini della Dallara, storico partner della squadra, lavoreranno alla monoposto 2022. Una bella iniezione di uomini dentro a una squadra che ha rischiato grosso ma che ora riparte con un progetto di crescita a 360 gradi. Con un cavallino di razza che si chiama Mick Schumacher. Intant,o mentre la definizione del Mondiale di F.1 2021 è inevitabilmente un cantiere aperto, a movimentare due mondi (quello di Gp e della MotoGP) è arrivato il passaggio di Davide Brivio dalla Suzuki, fresca campione del mondo, al ruolo di Ceo di Alpine in F.1: «*Mi si è presentata all'improvviso una nuova sfida e un'opportunità professionale e alla fine ho deciso di prenderla. È stata una decisione difficile*», ha raccontato il manager monzese. Il suo passaggio in Alpine è stato progettato dall'amministratore delegato di Renault, Luca de Meo, che si sta impegnando a fondo per rinvigorire i numerosi marchi della casa automobilistica francese. De Meo e Brivio si sono conosciuti nel team Yamaha MotoGP, del quale Brivio è stato team manager dal 2002 al 2010. Nelle pagine che seguono troverete uno strepitoso ritratto che su Brivio ha scritto l'ex direttore di Motosprint Enrico Borghi, per 27 anni inviato del nostro settimanale cugino. Esce fuori un sognatore che non si pone limiti: il mondo delle quattro ruote scoprirà un grandissimo personaggio.

Nel frattempo vi regaliamo anche un piccolo aneddoto sulla passione corsaiola del nuovo manager di Alpine F.1. Sì, perché c'è anche una bella fetta di traversi nella storia professionale e personale di Davide Brivio, che da anni segue la carriera di Giandomenico Basso e che s'è concesso pure qualche bella esperienza come navigatore: «*Ho conosciuto Davide a Monza nel 2006* – ricorda il pluricampione di Cavaso Del Tomba – *e gli ho subito chiesto se potesse darmi una mano. Da allora mi assiste e tuttora ci confrontiamo su tante decisioni chiave della mia attività. Per me è un importante punto di riferimento, Brivio è innanzitutto un amico e soprattutto un grandissimo appassionato di rally*». Un appassionato molto competente, che spesso in passato ha seguito il suo pilota direttamente sui campi di gara, sia ai tempi dell'Abarth sia più tardi quando Basso ha corso e vinto con la Brc. Ma Brivio vanta anche 17 gare come navigatore e non solo al Rally di Monza, a fianco del fratello Roberto: per lui anche esperienze all'Adriatico con Graziano Rossi e alla Ronde Città dei Mille con Michele Gregis.

DOMENICA SERRA

In F.1 regna l'ordine alfabetico

PROVIAMO A FARE UN ANALISI IN VISTA DEL PROSSIMO MONDIALE INDIVIDUANDO UN ARGOMENTO PER CIASCUNA LETTERA, CON VARIE CONFERME E QUALCHE STUZZICANTE E ATTESISSIMA SORPRESA...

di **Pino Allievi**

Forza, ci siamo, ancora poche settimane e si vola in Australia per la prima gara del mondiale. Anzi no, forse il campionato comincerà in Bahrain sette giorni dopo. Ma può anche darsi che il via venga dato in Cina l'11 aprile. O in Spagna il 9 maggio. O magari addirittura a Monte Carlo il 23 maggio, nel Principato Covid-free. In realtà ci sono poche certezze su questo 2021 che si sta rivelando come il 2020, compresi i dispettucci tra i partiti di Governo, l'attesa per il messia Mario Draghi, il dubbio se tra i virologi sia meglio Crisanti di Galli o di Barbara D'Urso, la quale sul tema pare molto ferrata. In questo clima d'incertezza, vediamo di analizzare l'anno che è appena cominciato, tra certezze, indiscrezioni, ipotesi, pettegolezzi e paradossi. Lo facciamo con le lettere dell'alfabeto, tenendoci volutamente alla larga da gerarchie che indurrebbero alla polemica.

A come Alonso e Altro

Torna in pista Fernando ed è – siamo sempre nel campo della A – allegria, accanimento (alla causa), affezione. Lo fa con la Renault che si chiamerà Alpine e non avrà più Abiteboul alla guida. Quella di Alonso è una scommessa pericolosa per lui e per il team. Una sfida senza rete che potrebbe rilanciarlo nell'Olimpo dei più grandi o farlo pentire dopo poche battute. Non potrà puntare al titolo, ovviamene. La sua sarà una corsa nella corsa per annullare il tempo che avanza e già questo gli vale una lode. Poi c'è la A di Aston Martin che è cominciata con la prima comica, perché la marca britannica ha inviato un comunicato con preghiera di «non pubblicazione prima del 1° gennaio», per annunciare la discesa in campo in F.1 di cui tutti già sapevano. Boh. Per ora di prestigioso c'è il passato del marchio (che in F.1 fece però fiasco), il resto lo vedremo.

B come Binotto e Briatore

Briatore parcheggia la sua Rolls di traverso su un marciapiedi a Milano e blocca il tram? Un falso clamoroso (lui tra l'altro ha una Range Rover), si trattava di un sosia. Binotto reduce da una stagione disastrosa è però vero, non si trattava di Crozza. Ed è proprio al Binotto originale che spetta di tirar fuori la Ferrari da una crisi tanto anomala quanto inaccettabile. Ci sono le premesse per farlo, Mattia ha le qualità per uscirne ma ha anche tanti nemici dentro e fuori, come capita agli uomini che ricoprono posizioni apicali, che ne attendono un altro passo falso. Lui

ne è consapevole e non a caso ha dichiarato di sapere di essere un osservato speciale. Ma pensare positivo non è una colpa e sarebbe bello se riuscisse a riscattarsi alla grande. Come il Conte 2 della sua Inter.

C come calendario

Ci sono 23 gare, un bluff sapendo che non si faranno. Ma già che c'erano, perché Fia e Liberty Media non hanno inserito anche gare esotiche come il Circuito di Oporto, quello di Posillipo, il Gp di Siracusa, quello di Pescara, una corsa ad Aintree, un'altra sul tracciato della Coppa Vanderbilt a Long Island, un Gran Premio a Cuba? Ci saremmo divertiti a dissertare e a raccontare. Ma si fa sempre in tempo…

D come Daniel

Il Daniel della F.1 è Ricciardo, il pilota probabilmente più amato, quello più sorridente e simpatico. Uno dei più forti. Ma incompiuto. È incredibile come non sia mai rientrato - concretamente, non a parole - nel mirino di Mercedes o Ferrari. Adesso, dopo che la Renault (complimenti!) è riuscita a farselo sfuggire, tenta la carta della McLaren motorizzata Mercedes. Basterà il propulsore per ridare le ali alla indebitatissima squadra di Woking? Difficile rispondere di sì. Però tiferemo in modo incondizionato per lui.

OCCASIONI DI RISCATTO E CONFERME FORTI

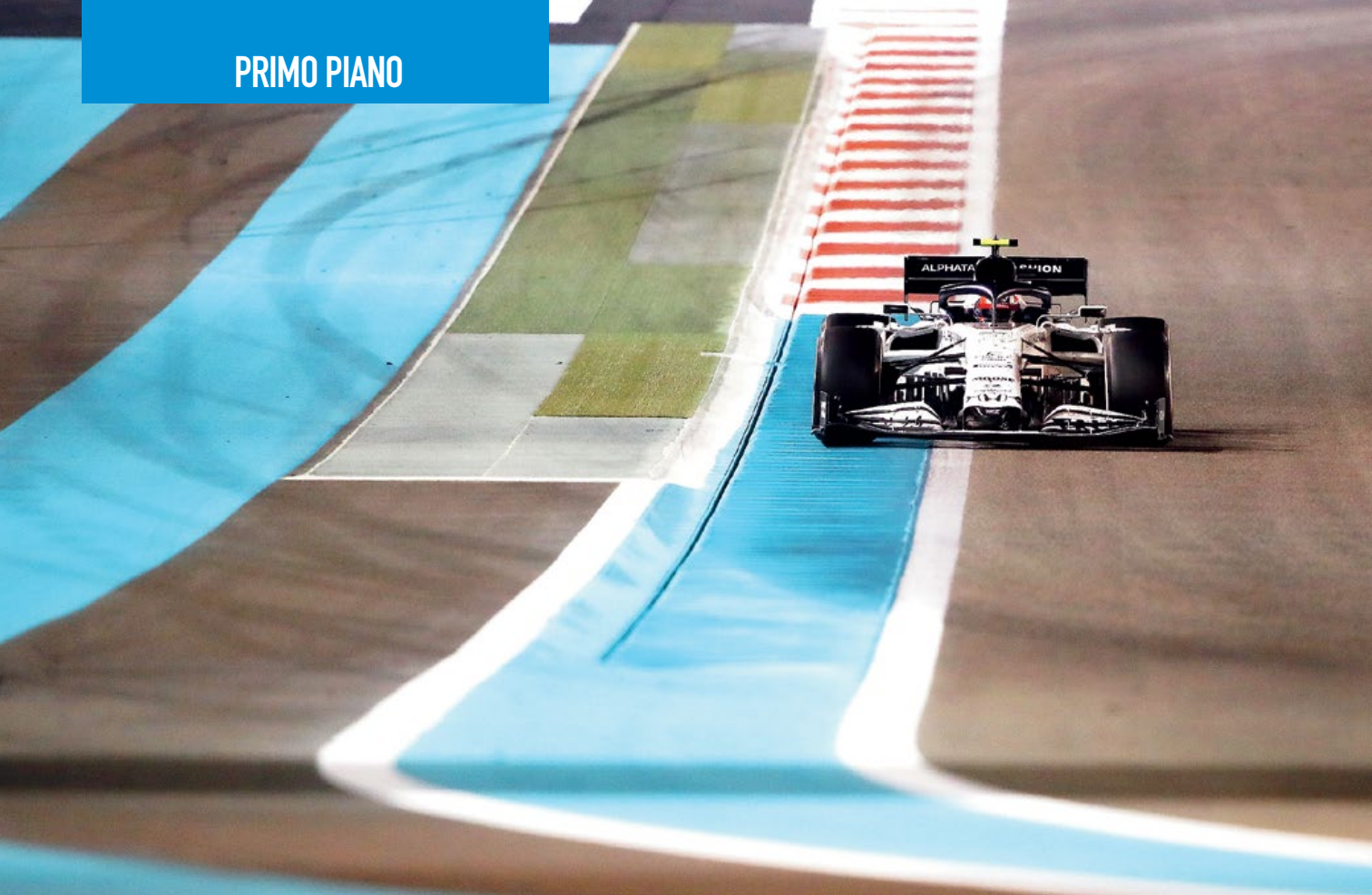
A lato Alonso prova la Renault in chiave Alpine, sopra Binotto e, a destra, Ricciardo: tutti vogliosi di rifarsi. In basso, due grandi personalità: il Presidente della Fia Jean Todt e Bernie Ecclestone

E come Ecclestone

Nessun dubbio sul fatto che l'estro creativo e folle di Bernie Ecclestone sia mancato alla F.1, alla luce delle ombre arrivate con la gestione di Liberty Media. È vero, i tempi sono cambiati, un uomo solo al comando non funziona più, serviva un salto di qualità sui social, lo streaming e tante cose che continuano ad arrivare. Però con Bernie la Honda non se ne sarebbe andata, la Ferrari non sarebbe stata ricattata dalla Fia sul motore 2020 e tante altre cose ancora che avrebbero giovato allo show. Adesso, nel suo ruolo, c'è Stefano Domenicali. Che non è Ecclestone né Chase Carey. Aria nuova, aria fresca, in un ambientino lievemente inquinato. Auguri!

F come Fia

Dovrebbe essere l'ultimo anno di Jean Todt al timone della Fia. Il condizionale significa che la Fia mancherà molto a Todt e serpeggia una voce secondo la quale il manager transalpino potrebbe diventare, per acclamazione, una specie di super-presidente, posizionato sopra il presidente reale che uscirà dalle elezioni. Difficile immaginare che Jean si faccia da parte ed esca dal mondo delle corse nel quale è cresciuto e al quale ha dato tanto. Ma è ancora più difficile immaginare quale potrebbe essere una sua adeguata collocazione futura. Lui, però, lo sa di certo…

◀-------

G come Gasly

Pierre Gasly arriva da una famiglia di corridori, tra padre pilota, fratello pure e via dicendo. Il trionfo di Monza gli ha dato un posto nella storia, ma qual è il suo reale valore? Con la Red Bull ha fallito, con l'Alpha Tauri (nome orrendo) ha fatto cose bellissime. Però Helmut Marko, alla fine, ha preferito un usato sicuro come Checo Perez. Scelta per molti versi strana e non logica. Guai, tuttavia, se Gasly venisse anticipatamente considerato come un pilota incapace di reggere la pressione di un team da mondiale...

H come Hamilton

Lewis Hamilton non è solo un 7 volte campione del mondo. È un sacco di altre cose. È un uomo che lotta contro ogni forma di segregazione razziale, è un modello che sfila nella settimana della moda a Milano, è una fabbrica di soldi, è un vegano che ha fatto diventare vegano persino il suo ignaro cane, è un cliente della Ferrari che la domenica dei Gran Premi guida preferibilmente una Mercedes, è un campione del quale molti vogliono ridimensionare la portata, è un talento capace di qualsiasi cosa. Ma soprattutto è un personaggio solo, indecifrabile, che non si è mai aperto con nessuno. E anche questo lo rende (e lo ha reso) diverso.

I come Ineos

La Ineos, colosso chimico mondiale, attende con ansia le prossime settimane, fra le prime gare di ciclismo (nella sua squadra ci sono Bernal e il fenomeno Filippo Ganna), la Coppa America che la vede partner della barca britannica, la F.1 dove è comproprietaria del nuovo team Mercedes. Non si sa quanto sia costato il 33% della scuderia di Stoccarda, ma l'investimento in Coppa America è stato valutato attorno ai 160 milioni di euro e la Ineos a due ruote ha uno dei budget più alti del ciclismo professionistico. La F.1, dove è comparsa dapprima come semplice sponsor, è un balzo in avanti notevole, come promozione e impegno. Ma qual è il reale obbiettivo del colosso britannico?

L come Liberty Media

Continuiamo a chiamarla Liberty Media, ma la società che si occupa della F.1 è la..."F.1", tanto per

I MILLE VOLTI DELLA F.1 VERSO IL MONDIALE 2021

Sopra, Hamilton in festa, in alto Gasly confermato da Alpha Tauri (e ci mancherebbe!) e, nell'altra pagina, dall'alto, Lando Norris alla verifica del talento in McLaren, Nikita Mazepin al debutto con la Haas nei Gp e Stefano Domenicali all'esordio con Liberty Media nel Circus

generare un po' di confusione. Via l'americano dal vertice, il gruppo Usa ha scelto un italiano come suo condottiero. Stefano Domenicali ha tanta esperienza, amore per le corse, qualità manageriali. Sale sulla barca in un momento di tempesta, tra Covid, rivoluzione nelle spese, minori introiti per tutti, ribasso nelle audience e via dicendo. Ma in mezzo alle acque agitate deve subito fare una rivoluzione per adeguare la F.1 ai tempi che viviamo. E sarà bene che si prenda attorno gente nuova, visto che chi c'è in Liberty Media non ha probabilmente capito molto del trend in atto.

M come Mazepin

Nikita Mazepin sinora ha fatto parlare di sé principalmente per comportamenti e dichiarazioni fuori luogo, tanto che la Haas ne ha subito preso le distanze. Se sia veloce o meno questo figlio di papà russo nessuno lo ha davvero capito. Ma porta soldi e va bene così. Per fortuna, a proposito di caratterere e relative esuberanze, ha rivelato a una tv russa che da tempo lavora sul controllo dello stress (suo) con un mental-coach legato al team Ferrari di F.1. "Mental coach" è un termine molto in voga nello sport: piace, riempie la bocca e vuol dire tutto e niente. Forse, a Nikita, avrebbe fatto molto meglio un discorsino di suo padre. Di quelli che facevano i papà di una volta…

N come Norris

Lando Norris ha perso il confronto a punti con Carlos Sainz (6° nel mondiale 2020 lo spagnolo, 9° l'inglese) ma ha comunque disputato un bel campionato. Adesso lo attende il confronto con Daniel Ricciardo, decisivo per la sua carriera e la sua reputazione. Se lo vince avrà un futuro tra i grandi, se lo perde resterà nel limbo dei piloti irrealizzati. Ipotesi, quest'ultima, che lui neppure prende in considerazione.

O come Omonimi

Per la "O" l'ideale sarebbe stato scegliere Ocon. Ma avremmo ripetuto il discorsino fatto per Norris. Invece preferiamo la curiosità di due omonimie venute alla ribalta in questi giorni. La prima è quella di Tomlinson: no, non è l'ingegnere che ha lavorato bene in Williams e altrove, ma parliamo di Ray, che 50 anni fa inventò le e-mail. Un genio.
E che dire di Loeb? Non il pluricampione dei rally ma Avi, professore di Harvard, che ha fatto una dichiarazione clamorosa: *«Gli extraterrestri? Sono già mischiati tra noi dal 2017, provenienti da un'altra galassia»*. Perché non ne consiglia uno alla Ferrari?

P come Perez
Si gioca la carriera. Dopo un campionato strepitoso, culminato col trionfo di Sakhir, si è guadagnato un posto in Red Bull, accanto a Max Verstappen. E adesso Checo Perez è alla svolta. O lotta alla pari, standogli anche davanti se possibile, oppure va a pallino tutta la sua carriera. Il contratto di un anno non gioca affatto a suo favore.

Q come Quasi
Sono i quasi-campioni che nel 2021 devono sbarazzarsi del "quasi". I nomi? Presto fatti: Charles Leclerc prima di ogni altro, Max Verstappen, Fernando Alonso che campione lo è stato ma vuole ridiventarlo, George Russell che parte già svantaggiato con la Williams. Sarà la prova del fuoco per la loro carriera e le loro ambizioni.

R come Red Bull
Negli ultimi undici anni solo due squadra hanno conquistato il titolo mondiale. La Mercedes negli ultimi sette campionati e la Red Bull nei precedenti quattro. La Mercedes riparte favorita, la Red Bull ricomincia da sfavorita, soprattutto per il fatto che la Honda ha da tempo annunciato che a fine campionato lascerà la scena. Ipotesi che il duo Marko-Horner spera ancora di scongiurare. Una situazione chiara da un lato e ingarbugliata dall'altro. Anche perché, all'orizzonte, non ci sono grandi prospettive per la squadra austro-britannica. A meno di non tornare con Renault. Ipotesi che, oggi, la Renault respinge.

S come Schumacher
Mick è uno dei piloti più attesi del nuovo campionato. Ha un cognome pesante, Schumacher, ed ha anche sponsor pesanti che lo appoggiano. Cominciando dalla Ferrari che sarà molto più vicina alla Haas in questa operazione, al punto di mettere a disposizione l'ingegner Resta al team americano.
L'importante è che Mick abbia una macchina decente per ambientarsi e non una vettura poco competitiva come la Haas del 2020. I rivali? L'opinione pubblica più vasta, che lo vuole già come erede del padre dimenticando che la F.1 non è un film, e poi se stesso con i propri fantasmi che sono lì, in agguato.

NUOVI ARRIVI, ATTESE CONFERME E DUBBI...
Sopra, Tsunoda, deb in Alpha Tauri, in alto Perez neo-ingaggio di Red Bull, e, nell'altra pagina, il colpo d'occhio a Zeltweg, ancora per molto pista F.1, grazie al lungo contratto firmato. Più in alto, Vettel e Schumi jr: il veterano e il rookie

V come Vettel
È bollito, finito, disilluso oppure è lì che attende solo di riabilitarsi agli occhi dei tifosi? Sebastian Vettel riprende dalla Aston Martin. Alla quale – in versione Racing Point – avrebbe potuto dare moltissimo, se fosse stato ingaggiato già nel 2020. Con una nuova fotocopia della Mercedes potrebbe riprendere fiato, umore, carica e tornare protagonista della F.1. In condizioni normali invece faticherà. Può essere la stagione delle rivincite. O l'anticamera dell'addio. Dipende solo da lui.

Z come Zeltweg
Il mondiale 2020 è cominciato con due gare a Zeltweg ed è stato il modo di scrollarsi di dosso qualche scoria del Covid. Corse appassionanti, entusiasmo, bell'ambiente. La Red Bull, sulle ali di questo successo, ha firmato un contratto per garantire a Zeltweg altri anni di presenza nel calendario del mondiale.
Ma di gare, nel 2021, ne è preventivata una sola, il 4 luglio. Sempre che il calendario non venga rivoluzionato. E a quel punto potrebbe riaffacciarsi l'ipotesi del bis. ●

T come Tsunoda
Ogni volta che si riaffaccia un pilota giapponese in F.1, si sente sempre la solita tiritera: «*No, guarda, questo è buono, te lo garantisco io…*». Come dire che gli altri erano tutti dei comprimari, malgrado le belle prestazioni offerte a sprazzi da Katayama, Kobayashi, Suzuki. Adesso è il turno di Yuki Tsunoda, ventenne di Sagamihara, in pole position alla seconda gara disputata in F.2 e terzo nel campionato vinto da Mick Schumacher. Correrà con l'Alpha Tauri: a Faenza se ne sono già visti molti di piloti giapponesi. Promette di attaccare sin dalla prima gara. Ma forse sarebbe meglio suggerirgli subito di star calmo…

U come Umani
L'umanità è un concetto perso in Formula Uno e anche nella maggior parte degli sport professionistici. Le corse sono popolate da leoni, avvoltoi, serpenti, vipere, squali. Gli umani si contano sulle dita di una mano. E i nomi ve li daremo a fine stagione. Scusateci.

di Giorgio Terruzzi

Minimi sindacali

PROVIAMO A FARE IL BORSINO EMOZIONALE A CIASCUN PILOTA IMPEGNATO NEL PROSSIMO MONDIALE PER INDIVIDUARE CONTESTI E RISPETTIVI TARGET

Mettere limiti al sogno non conviene, proprio non va. Limitare i danni è indispensabile, è una priorità. Questo viene in mente ora, freschi di buoni propositi, immaginando quelli degli altri, dei nostri campioni o sedicenti tali, per esempio, approdati nel 2021. Che ciascuno di loro pensi in grande è scontato: per fare ciò che fanno devono sentirsi imbattibili, indistruttibili, invulnerabili. Noi, che li guardiamo dal basso in alto, siamo più abituati, appunto, al terra-terra ed è qui che li vorremmo portare, parlando di minimi sindacali. I loro, si capisce. Ciò che ciascun pilota ha da pretendere da se stesso. Come base per guadagnarsi il pane. Vediamo.

TUTTI A CACCIA DEI MERCEDES BOY

Le Mercedes di Hamilton e Bottas davanti e gli altri all'inseguimento: l'immagine è simbolo del presente e del futuro immediato della F.1, ma ciascun pilota vanta sfide e traguardi particolari...

Bottas Vallteri
Come minimo deve lottare per il titolo sino all'ultima gara. Come massimo deve vincere il Mondiale. Ciascun resto non è ammesso o tollerato. Dal suo destino, mica da noi.

Verstappen Max
È finito il rodaggio e tocca stare davanti quasi a tempo pieno. Farlo, magari con qualche sorriso in più, un pizzico di simpatia. Come minimo, via il broncio. Soprattutto in odore di titolo iridato.

Perez Checo
Dopo un anno ad ascoltare gente che gli grida: «*sei un campione!*», tocca comportarsi di conseguenza. Cioè? Battere Verstappen una tantum. Col rischio di imitare Albon ogni tanto. Auguri.

Leclerc Charles
I suoi minimi sindacali sono quelli della Ferrari. Tornare sul podio alto, bazzicare i piani nobili in pianta stabile, evitare di inciampare sul più bello. Altrimenti c'è il rischio che salti qualche nervo. A lui, per cominciare.

Sainz Carlos
Far bella figura significa far fare qualche figuraccia a Leclerc. L'obiettivo minimo di Carlos non è il massimo ma da perdere ha ben poco e c'è chi ha già scommesso delle cifre su di lui. La testa per provare a farcela, ce l'ha.

Ricciardo Daniel
C'è solo un capitano e il ruolo tocca a lui. Come minimo. Mica facile, mica detto. E qui sta il bello. Urge ritorno alla sciambola. Non una volta al trimestre: sempre. Daniel ha il fisico e lo spirito. Alè.

Norris Lando
Crescere ancora significa diventare più alto del suo nuovo compagno. Per Norris una stagione chiave. Trattasi di passare dall'adolescenza all'età adulta, da emergente a emerso, conservando quel tocco leggero del vivere che ha e, per fortuna, ci regala.

Alonso Fernando
Il gioco si farà duro e lui deve ricominciare a giocare. È il più atteso. È il più arrazzato. Con l'idea di sorprendere un'altra volta. Come minimo dovrà aggredire, morsicare, infastidire proprio tutti. La voglia c'è, lo spirito c'è sempre stato.

Ocon Esteban
Ecco, appunto. Pure lui è al bivio. Dovrà imboccare la pista giusta, dovrà darle e non prenderle. Da Alonso per cominciare. Altrimenti, vista la concorrenza tra i coetanei, tanti saluti.

Vettel Sebastian
Ha in mente rivincite pronte e c'è il rischio che si trasformi nella sorpresa più clamorosa del 2021. Intanto, da Leclerc a Stroll. È come passare da una doccia gelata a un bagno caldo. Per il resto vedremo quanta roba transiterà dalla Mercedes alla Aston Martin, ammesso e non concesso che alla Fia stiano svegli 24 ore su 24.

Stroll Lance
Il rampollo deve battere il suo compagno spesso e volentieri. Punto. Siccome trattasi di impresa, servirà, come minimo, una riflessione in caso di ulteriori fatiche. Una riunione di famiglia, magari, una visione connessa alla realtà.

Gasly Pierre
Che sia forte non c'è dubbio. Fortissimo? Mah, vedremo, infatti, questo deve dimostrare, eliminando qualche passaggio a vuoto.

Yuki Tsunoda
Occhio al piccolo nippo. Come Sainz, nulla da perdere, moltissimo da guadagnare. In F.2 ha mostrato di imparare in fretta e bene. E se mettesse il naso davanti a Gasly, apriti cielo, inteso come firmamento Red Bull.

Raikkonen Kimi
Mantenersi sugli standard del 2020 costituisce record non solo di anzianità. Servirebbe un po' di lucido sullo smalto ma la pretesa è assurda e, a quanto pare, di Kimi sono contenti tutti. Tifosi, datori di lavoro e compagnia cantante. Dunque, che faccia come può, come gli pare, tutto ok.

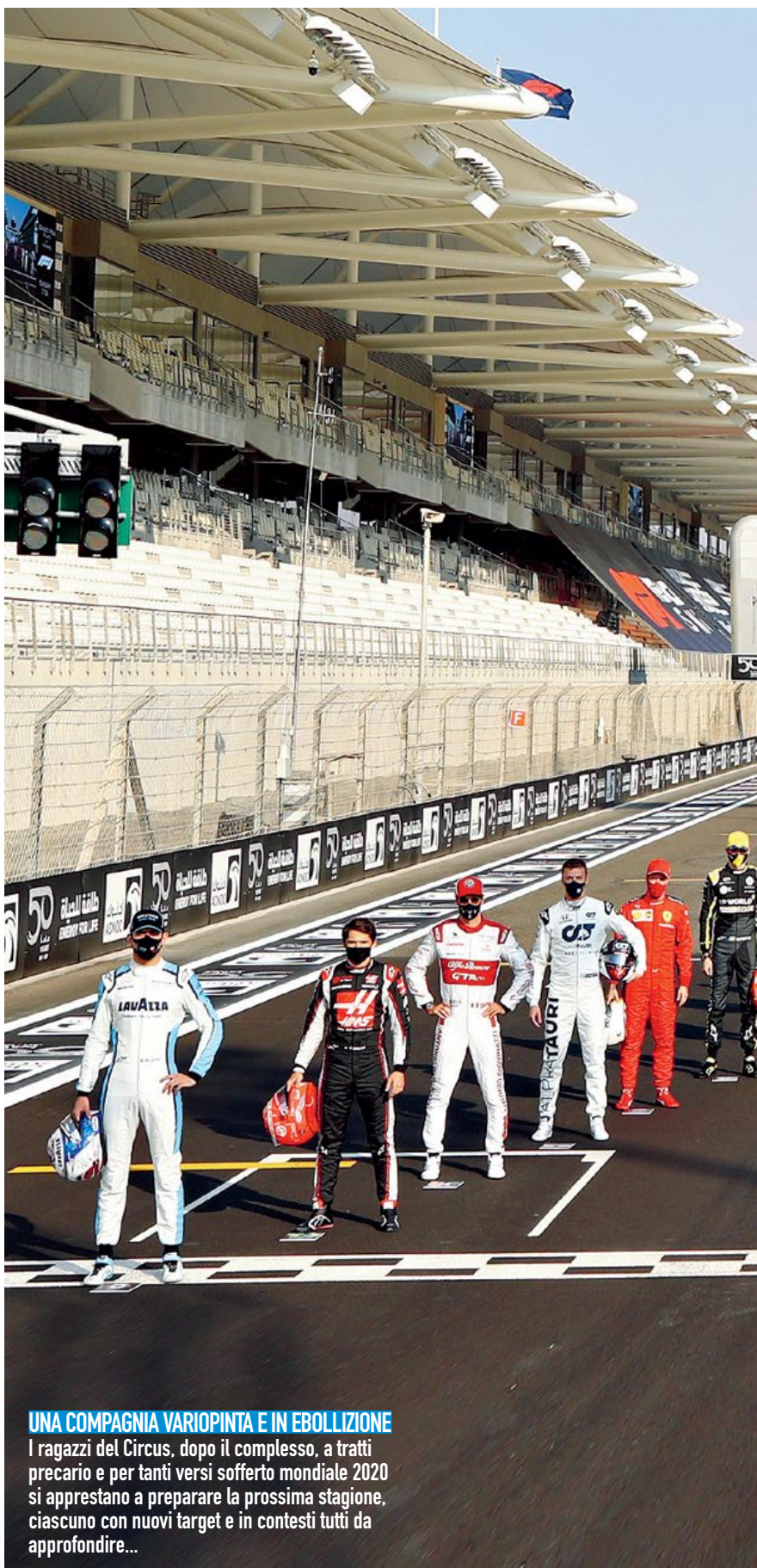
Giovinazzi Antonio
Anche il nostro ragazzo è al bivio. Urge offrire velocità, costanza e consistenza; serve allontanarsi da Raikkonen ogni santo giorno, ogni gara. Picchi e basta, per chiudere la discussione.

Russell George
Il miraggio Mercedes può nuocere solo a lui. George deve salvare quell'umiltà che l'ha trasportato sin qui, remando dentro una macchina da retroguardia. Un ultimo anno di purgatorio prima di un posto in paradiso. Più da perdere, intanto, lui sì.

Latifi Nicholas
Farsi vedere mentre compie una buona azione. Questo lo diamo per scontato perché sennò il sipario cala su un viaggio memorabile solo per i parenti stretti. Coraggio.

Schumacher Mick
Continuare a fare come ha fatto. Crescere, migliorare usando testa e cuore. Sono, saremo di manica larga con lui. E allora? Lo merita per molte ragioni, anche perché, sino ad oggi non ha preteso nulla.

Mazepin Nikita
E necessario farsi una reputazione. Discreta, se non buona. Per il momento stiamo a zero, trascurando qualche indizio che porta a una reputazione discutibile.

Hamilton Lewis
Come minimo deve vincere senza stravincere. Sperando che si accontenti, una buona volta. Sperando che qualcuno lo faccia sudare come un manovale in fonderia. Niente di personale, sia chiaro. Ma quando è troppo è troppo. Ciao. ●

UNA COMPAGNIA VARIOPINTA E IN EBOLLIZIONE
I ragazzi del Circus, dopo il complesso, a tratti precario e per tanti versi sofferto mondiale 2020 si apprestano a preparare la prossima stagione, ciascuno con nuovi target e in contesti tutti da approfondire...

di Mario Donnini

Mick è il contrario del raccomandato

L'ATTESISSIMO ESORDIO NEI GRAN PREMI DEL FIGLIO DI SCHUMI JR. CON LA HAAS È UNA DELLE SOTTOTRAME PIÙ INTERESSANTI DEL PROSSIMO MONDIALE DI F.1. LA QUALE COMPRENDE ANCHE IL CONFRONTO PARALLELO E DIRETTO CON UN ALTRO DEBUTTANTE DEL TUTTO DIVERSO PER VIATICO E APPROCCIO: NIKITA MAZEPIN. IN ALTRE PAROLE, ANCHE QUESTO È SPETTACOLO

Lo faccio sapendo bene che non è la prima volta che lo dico, però consideratelo pure come richiamo di un vaccino e sappiate che il concetto ribadito è questo: Mick Schumacher non è un raccomandato e merita la Formula Uno al cento per cento.
Anzi, vado oltre: se conquistarsi il diritto a disputare una stagione nei Gp fosse il portato di un rigido, rigoroso e spaventoso concorso da notaio, con i candidati all'investitura che consegnano nominalmente in bianco, in modo anonimo e irriconoscibile gli elaborati da candidato, ebbene, la cattivissima, spietata e superequa commissione promuoverebbe per primo il candidato Schumacher Mick di anni 22. Il quale arriva nel Circus, pensa te corsi e ricorsi, esattamente, giorno più giorno meno, appunto a ventidue anni come fece papà nel 1991, anche se in una situazione del tutto diversa, che può essere letta in vari modi, ma su un piano rigoroso la morale non può che essere una.
Paradossalmente e con infinito rispetto parlando, il figlio arriva in F.1 con molto più curriculum del padre, con risultati assai più tosti e concreti avendo trionfato sia nell'Euro di F.3 che in F.2, ossia avendo ottenuto il massimo nei due gradini, anzi gradoni internazionali e propedeutici più importanti al mondo, quando in genere, per meritare la promozione nei Gran Premi, può anche bastare e avanzare financo solo uno dei titoli in oggetto.
Tanto che papà Michael, al top nell'introduttiva ma modesta F.Konig nel 1988, durante la magica stagione 1990, forte della vittoria nel campionato tedesco di F.3, a Macao e al Fuji, alla fine firmò un contratto di ferro con la Mercedes - nello Junior Team -, che da lì in poi si sarebbe fatta carico di condurlo al top dell'automobilismo, assicurandogli una guida nel Mondiale Endurance (una vittoria), dopo puntate one off nel DTM e in F.3000 giapponese, per poi noleggiargli una Jordan al posto dell'incarcerato Gachot. Con la quale il pupillo dela Stella a Tre Punte avrebbe fatto faville nelle qualifiche del Gp del Belgio 1991 a Spa, tanto da attirare il talent-scout Flavio Briatore, eccetera eccetera.

Sì, appunto, il paradosso resterà per sempre: in F.1 Mick arriva con più risultati e diplomi di papà Michael, poi, certo, da lì in poi la musica, gli spartiti e i suonatori daranno il via a un concerto completamente diverso, all'interno del quale il ragazzo debuttante nel 2021 per ora ha come maggior target quello di evitare stecche inutili.
Anche perché papà Michael resta storicamente uno baciato da un Dna favolosamente corsaiolo dalla nascita, è uno dei migliori esempi di prorompente talento deliziosamente naturale, mentre il figlio Mick somiglia tanto a un pilota consistente che si costruisce mattone su mattone e millimetro su millimetro. Studiando, migliorando, sudando e crescendo all'interno di un alfieriano, instancabile e sorvegliatissimo volli, fortissimamente volli.
Però, tanto per cominciare, in attesa del via del campionato 2021 - quando, come e dove si vedrà e tocco ferro -, è bello e giusto essere consapevoli, a scanso equivoci e con preliminare senso della giustizia, che Mick non ha minimamente usurpato l'introduzione iridata, al contrario, l'ha meritata dovendo dimostrare e peraltro dimostrando molto più di quello che in media è richiesto ai suoi colleghi e coetanei cadetti.
Di più: dietro di sé non ha vittime politiche o ragazzi sfortunati alla quale è stata tappata la bocca, tarpate le ali o rovinata la carriera per fargli strada.
Per dire, il britannico Dan Ticktum, deluso contender nel finalone di F.3 2018 e già Red Bull boy, adesso non è certo messo meglio di Mick, no, ha perso terreno e deve sudare per ottenere altrettanto, se mai ci riuscirà. Piuttosto, la classica figura del ragazzo aggressivo, aiutato dai capitali di famiglia, poco misurato nelle dichiarazioni e assai meno sorvegliato nei comportamenti privati e nella gestione della sua vita nei social, Mick Schumacher lo ha e lo avrà esattamente al fianco, nelle file del team Haas.
Nikita Mazepin, infatti, parte in una situazione completamente diversa da quella del suo new team mate nel mondiale: non ha mai vinto un titolo in nessuna categoria in cui ha militato, vanta solo un secondo posto finale in F.3, anche se va detto che è stato valido ma sporadico race winner in F.3 britannica, in Gp3 e in F.2. Per dire che siamo di fronte a due ragazzi della stessa età e viatici ben diversi, anche se non per questo il russo può essere definito in termini frettolosamente negativi. Molto più semplicemente, a parità d'età, in pista ha ottenuto la metà della metà di Mick. E nella vita, a oggi, sembra sfoggiare uno stile di comportamento, un'attitudine dialettica e una cautela non esattamente impeccabili, però tanto vale fermarsi qui, perché i ragazzi dalla parte giusta dei vent'anni non vanno immeditamente giudicati ma solo capiti e osservati. Il resto lo si vedrà in pista e lo si scoprirà solo correndo.
Quel che è certo è che tra i motivi laterali d'interesse al campionato in lista d'attesa c'è anche la rifondata Haas gestita da Gunther Steiner, sempre più maranellizzata e ben fornita e rifornita dalla Ferrari, che mette in pista e negli abitacoli anche un capitale umano freschissimo e potenzialmente capace di dare luogo a un confronto interno molto interessante tra due storie, due capacità e due stili che sembrano affondare le loro radici in un humus, un dna e un imprinting di famiglia che non hanno assolutamente niente in comune.
E se in questi anni la convivenza tra Magnussen e Grosjean nel team non sempre è stata rilassante, simpatica e melliflua per lo stesso Steiner, buon senso dice che anche il confronto tra Schumi jr e Mazepin potrebbe riservare qualche scintilla sia sull'asfalto che nelle dichiarazioni a margine.
Ovviamente con Mazepin nel ruolo dell'unico e del solo al quale molto probabilmente e potenzialmente potrebbe scappare la mezza parola in più, ma questo fa parte del gioco, del bello della diretta e del gusto del confronto tosto.
Tutto questo per dire che tra i vari intrecci narrativi del prossimo mondiale quello che alligna tra le pieghe del team Haas potrebbe riservare sorprese e svolte appassionanti, in un panorama generale non sempre entusiasmante e all'interno di una scala valori generale che ha tutta l'idea di non poter essere stravolta dai pochi colpi d'ala concessi, per ora, dal regolamento, in attesa della sperata dichiarata e attesissima rivoluzione 2020.
Intanto, per adesso, tra le fette di Nutella che ci attendono verso la prossima primavera, pregustiamo che il sapore che si percepirà nell'applaudire di nuovo un M. Schumacher by Ferrari (Fda, in questo caso) in Formula Uno sarà intenso, commovente e meritocraticamente legittimo.
E il confronto interno alla Haas cui darà vita, volente o nolente, con Nikita Mazepin in pista sarà anche un parallelismo tra storie profondamente diverse, tra educazioni di famiglia non raffrontabili e tra caratteri e sensibilità che vantano ben poche reciproche omogeneità.
Con un vanto individuale, quasi esclusivo e personalissimo, che per Mick sembra strano ma è vero, verissimo e doppio: siamo di fronte a uno dei giovani piloti storicamente approdati ai Gran Premi con maggior pedigree agonistico e, allo stesso tempo, sul piano squisitamente umano, tale privilegio tocca a uno dei ragazzi più gentili, dolci e commoventemente appassionati d'automobilismo in tutta la storia settantennale dei rookie.
Un gentleman driver forte, meritevole e adorabile.
E allora benarrivato, Mick.
Da qui in poi i discorsi stanno a zero.
Pensa solo per te e tieni giù il piede. ●

MICK PROSEGUE L'APPROCCIO ALLA F.1
Mick Schumacher si cala nell'abitacolo della Haas in attesa di poter dimostrare quanto vale al debutto nei Gran Premi. Anche questo è uno dei motivi di fascino della prossima edizione del mondiale

I PRIMI PASSI IN F.1 DI SCHUMI JR.
Mick Schumacher e Gunther Steiner ritratti insieme durante i test di fine Mondiale 2020 che si sono svolti ad Abu Dhabi. Il tedesco di FDA ha già avuto modo di mettersi alla guida della Haas ed è pronto per affrontare la sua prima stagione in F.1

Mick con noi cresci bene!

IL DEBUTTO IN F.1 DI MICK SCHUMACHER E LA NUOVA HAAS CHE STA NASCENDO DALLA PARTNERSHIP ANCORA PIÙ STRETTA CON LA FERRARI: GUNTHER STEINER GUARDA AL FUTURO

di Andrea Cordovani

IL MIO OBIETTIVO È QUELLO DI FAR CRESCERE MICK COSÌ CHE LA GENTE ARRIVI A CONSIDERARE IL SUO VALORE IN PISTA AL DI LÀ DEL PESANTE COGNOME CHE PORTA

GUNTHER STEINER

«*So già quello che mi vuoi chiedere!*». Gunther Steiner non lascia neanche il tempo che ci sia il canonico spegnimento del semaforo a sancire l'avvio di questa intervista. Tira subito la staccata. Alla prima curva. E spara: «*Quella che mi appresto a vivere nel 2021 è forse la sfida più bella che mi sia capitata da quando frequento il mondo del motorsport. Accompagnare Mick Schumacher nei primi passi in F.1 per me è un privilegio e un grandissimo onore. In vita mia ho collaborato con grandi piloti, penso a Colin McRae, ho collaborato con personaggi straordinari come Niki Lauda, l'uomo che mi ha cambiato la vita, ma pensare di essere al fianco del figlio di Michael è qualcosa di straordinario*». Il team principal della Haas, si coccola col pensiero del suo nuovo pilota dal cognome pesantissimo e guarda avanti dopo un 2020 in cui la squadra statunitense con cuore italiano ha vissuto il momento più difficile da quando ha deciso di affrontare l'avventura nel mondo dei Gp. E il meranese, classe 1965, conferma: «*Dico la verità: l'anno scorso ho avuto una gran paura di non arrivare a chiudere il Mondiale 2020: quando è scoppiata la pandemia le incertezze si sono assommate. Anche il mio patron Gene Haas ha iniziato ad avere grossi dubbi sul futuro. Meno male che, in un anno maledetto come quello appena andato in archivio, siamo riusciti a ridefinire un nuovo budget cap; però ripeto che eravamo molto a rischio di non essere al via. Per quello dico che, alla fine, non tutto è andato male: dal 2020 sono arrivate anche cose positive. Almeno per noi della Haas. Adesso avremmo potuto essere qui a parlare sul perché o il percome la nostra avventura era arrivata al capolinea. E invece no. Ci siamo e soprattutto ci stiamo organizzando per ritrovare i livelli di competitività che avevamo nel 2018*».

- L'incidente di Romain Grosjean in Bahrain, quegli istanti terribili con il fuoco che divampa furente e la monoposto incastrata nel guardrail, sono ancora davanti agli occhi di tutti. Come ha vissuto quei momenti dal muretto?

(Segue un lungo sospiro): «*Sono stati secondi drammatici. Da pelle d'oca. Istanti interminabili, aggrappati al nulla. Sono stato così sospeso in quella condizione di caos fino a quando il nostro ingegnere seguendo la incar-camera, quella che in tv non hanno fatto vedere, ha esclamato* "Romain è fuori!"*. Io non l'avevo viste quelle immagini.* "Ma sei sicuro?"*, gli ho detto. Fino a quando non abbiamo avuto la certezza che Grosjean ce l'aveva fatta a saltar fuori dalla vettura, ho vissuto attimi terribili. Poi finalmente ho visto anche io le immagini della Tv. Romain ce l'aveva fatta, era in salvo. In quei momenti, piccole frazioni di secondo, pensi di tutto e sai che se non ce la fa a saltar fuori dalla macchina da lì non esci più, non ci sono dubbi. E invece Romain ce l'ha fatta. Da lì la prospettiva è cambiata. Con quello che è successo, non è successo niente, mi viene da dire*».

- Chi la conosce bene, sostiene, che lei è molto dispiaciuto per come è terminata alla Haas l'avventura di Romain Grosjean, il pilota che vi ha accompagnato sin dal debutto in F.1. Conferma?

«*Il finale avrebbe dovuto essere molto diverso. Certo ci sarebbe stata la prospettiva dell'addio ma anche il modo per celebrare cinque anni trascorsi insie-*

me. Dico la verità: io i miei piloti li sento un po' come dei figli, a loro finisco per voler bene. Per questo ho sperato che Romain potesse essere in condizione di tornare al volante per l'ultimo Gp della stagione ad Abu Dhabi. Gli ho detto: "Sei tu a decidere se puoi guidare: non dico che lo devi fare, o che non lo devi fare. La scelta è la tua. La macchina è lì: il martedì prima della gara dimmi se il dottore ti dà il via libera per guidare". *Poi ha sostenuto la visita con il primario dell'ospedale di Sakhir che gli ha consigliato di non correre. Così abbiamo fatto solo una piccola festa nel paddock, prima che lui prendesse il volo per tornare a casa dalla sua famiglia*».

- Adesso però le porte della Haas si spalancano per due nuovi potenziali figli: Mick Schumacher e Nikita Mazepin. Che cosa si aspetta da questa line-up con due debuttanti?

«*La mia aspettativa è una soltanto: ovvero che come squadra li aiutiamo a far crescere per poi approdare a una scuderia dove possano puntare a qualche bersaglio più grosso, campionato del mondo compreso. Sarebbe una cosa bellissima. Schumacher è un grande nome e anche una grossa responsabilità: però non mi fa paura. Sono davvero certo che lo possiamo aiutare per portarlo avanti nel suo processo di crescita e speriamo anche a una grande carriera. Dico anche che nei confronti di Mazepin c'è molta critica perché viene considerato un figlio di papà, è lì soltanto perché papà apre il grande portafoglio che possiede, ma vi assicuro che non è così! Ha già fatto vedere anche in F.2 di possedere buone qualità. Ci sono tanti pro e contro in storie come queste. Il cognome Schumacher è pesante come il fatto di essere considerato solo un figlio di papà. Ma il mio obiettivo è quello di fare in modo che la gente lasci alle spalle certi pregiudizi e consideri solo il loro valore in pista e che meritano di stare in F.1. Aggiungo un ulteriore particolare: nel momento in cui abbiamo deciso di ingaggiare piloti giovani ci siamo rivolti a Mattia Binotto, sapendo che la Ferrari Driver Academy ne aveva cinque che disputavano la F.2. A decidere che fosse Mick a venire da noi è stata la Scuderia. Ora deve solo imparare e poi nel 2022 potrà mostrare che cosa è in grado di fare. Spetterà a noi mettergli a disposizione la macchina giusta. Dopo di che dovrà prendere in mano il proprio destino*».

- Dica la verità: che cosa ha pensato quando si è visto parare davanti agli occhi Mick Schumacher vestito con la tuta nera della Haas?

«*Per me è un onore. Mi viene la pelle d'oca. Michael Schumacher è stato un mito. Avere suo figlio con noi è una grande emozione. Mick, è una carezza. Ragazzo cordiale, corretto. È incredibile. Essere in F.1 con quel cognome che porta, poco più che ventenne, ma già pronto e maturo. Questa è una cosa fantastica. E per me, conoscendo il padre e sapendo il cognome che porta, è un grande onore accompagnarlo nei suoi primi passi in F.1. Davvero straordinario. Quella di Mick Schumacher è l'ultima delle cose belle e a volte anche strane che in cinque anni di F.1 sono capitate alla Haas. A livello personale mi sento onorato di poter essere al fianco del figlio di Michael, pronto a debuttare nei Gp, dopo un percorso di crescita tutto in parabola ascendente*».

- Come è stato il vostro primo approccio durante i test andati in scena nel dicembre scorso ad Abu Dhabi?

«*L'approccio è stato normale. Mick è andato subito a chiedere informazioni agli ingegneri e mi è parso molto preparato. Adesso chi arriva in F.1 è sempre molto preparato. E poi Mick ha avuto la fortuna di essere stato allevato in Prema, la migliore squadra nelle formule minori. È cresciuto in un team che prepara i piloti alla F.1. È già molto professionale. Per lui il primo obiettivo è quello di capire tutto, così da sapere quello che fa e imparare al più presto per essere competitivo. Mick è uno che lavora sodo. È uno che si mette lì con gli ingegneri e parla, chiede dati, pone mille domande. Ha tanta voglia di crescere. E di imparare. Mi farebbe piacere se riuscissimo a fargli fare una carriera come quella di Leclerc. In fondo anche Charles fece la prima sessione di prove libere ai Gp con noi*».

- Intanto da Maranello arriveranno tanti rinforzi.

TERRIBILE E A LIETO FINE
Le terribili immagini del rogo della Haas di Grosjean nel Gp di Sakhir sono ancora agghiaccianti, pur conoscendo il lieto fine della storia. Si è chiusa così l'avventura di Romain che ha corso con il team Usa dal 2016 al 2020

> CON GROSJEAN SI È CHIUSA UNA STORIA CHE ANDAVA AVANTI DA CINQUE ANNI. I PILOTI LI SENTO UN PO' COME DEI FIGLI, A LORO ALLA FINE FINISCO PER VOLER BENE
>
> GUNTHER STEINER

A cominciare da Simone Resta. Ci consenta: un gran bel valore aggiunto per la Haas 2021...

«*Senza dubbio! Noi nel 2020 abbiamo azzerato tutte le capacità tecniche perché non sapevamo neanche se concludevamo la stagione. Adesso che la situazione si è fatta diversa, s'è aperta anche la possibilità di una collaborazione maggiore con la Ferrari. Ne ho discusso con Mattia Binotto ed è venuto fuori l'accordo per avere personale del Cavallino che lavora per noi. Con l'introduzione del nuovo budget cap gli organici si riducono e quindi si è trovata una soluzione in questi termini. Avremo i nostri uffici a Maranello. C'era già un nostro ufficio in Galleria del Vento ma adesso la struttura sarà allargata. Un po' di personale che prima era in Dallara adesso opera a Maranello. Resta sarà a capo di questa struttura. Ha dimostrato di essere chief designer molto capace, non sono certo solo io a dirlo. Avremo un ottimo direttore tecnico per far evolvere la squadra a livello*

tecnologico affinché per il 2022 tiri fuori una monoposto competitiva. Adesso entrano nuove energie dopo giorni bui dove pensi solo a vivere per sopravvivere. Ora la prospettiva cambia ed è molto bello poter lavorare al fianco di un ingegnere come Simone. E infatti con lui ci sentiamo tutti i giorni al telefono, visto che io sono a casa con la mia famiglia negli Stati Uniti. Dalla Ferrari arriveranno una ventina di persone ma i numeri definitivi li stiamo mettendo giù in queste settimane. La monoposto per il 2022 sarà concepita a Maranello con il contributo di personale della Dallara ancora coinvolta in Haas. Il nostro team continuerà a mantenere la sua anima italiana, cosa della quale sono particolarmente orgoglioso. Con la pandemia, come team siamo rimasti indietro, è indubbio, ma ora è arrivato il momento di rialzarsi. Abbiamo sempre fatto delle macchine buone e non penso che siamo diventati stupidi tutto insieme nel giro di due anni…».

LA NOSTRA MONOPOSTO PER IL 2022 SARÀ CONCEPITA A MARANELLO COL CONTRIBUITO DI PERSONALE DELLA DALLARA ANCORA COINVOLTA IN HAAS

GUNTHER STEINER

- Dal 2021 che cosa si aspetta?

«Non delle grandi cose, speriamo di essere più avanti dell'anno appena passato. Basterebbe qualche punto in più e se non me lo aspettassi sarebbe inutile andare ai Gp. Poi quello che succede si vedrà. Negli ultimi quattro mesi abbiamo lavorato tanto in galleria del vento, ma è ovvio che la base della vettura è quella del 2020: non si può cambiare da regolamento e gli altri erano parecchio avanti a noi. Abbiamo iniziato lo sviluppo per il 2021 tra agosto e settembre, penso tuttavia che il salto non sia chissà quanto elevato. Non voglio fare promesse senza poterle mantenere: veniamo da una vettura non competitiva, ricordiamolo. Poi chiaramente stiamo lavorando sodo e facendo del nostro meglio; solo i test pre-campionato e la prima gara stagionale ci diranno la verità sulla vettura 2021. Sappiamo certamente che non dobbiamo farci travolgere dalle cose che non controlliamo, e che serve migliorare nel nostro lavoro. Dovremo

UN CUORE SEMPRE PIÙ ITALIANO
Il rapporto di collaborazione tra Haas e Ferrari diventa ancora più solido quest'anno. A partire dal chief designer Simone Resta saranno una ventina i tecnici di Maranello che andranno a riforzare il team Usa con cuore italiano

dunque sfruttare tutta la pausa invernale per lavorare e migliorare la macchina. Ma bisogna essere chiari: proviamo a migliorare le performance del 2020, l'obbiettivo grande comunque per noi rimane il 2022. Ci sarà un nuovo regolamento che offrirà tante opportunità. I piloti sono l'asset primario di un team e serviva una scossa. Avevamo bisogno di piloti che potessero crescere. I giovani si stanno imponendo, e, a livello finanziario, costano meno: oggi noi preferiamo investire soldi nel progetto tecnico 2022. Tutto fa pensare che fosse il momento giusto per cambiare, e sono fiducioso. Per imparare bisogna agire e noi vogliamo concedere a Schumacher e Mazepin la possibilità di sbagliare».

- L'anno appena trascorso ha portato in Italia tre Gp. Una bella prova da parte del nostro Paese non pensa?

«Sì davvero. Una cosa fantastica. Per noi che amiamo le corse è stato uno spasso avere gare belle cose Mugello e Imola. Ecco, nel dramma della pandemia abbiamo scoperto o riscoperto grandi circuiti, come i nostri o come Portimao, pista bellissima. È l'effetto che provocano le novità alle quali non sei abituato. Bisogna comunque fare un grande plauso alla F.1 perché quello che è stato fatto nel 2020 per mandare avanti il Mondiale è stato straordinario. In un anno come il 2020 già concludere la stagione con 17 Gp disputati è stato un successo».

- Nel frattempo nel calendario F.1 per il 2021 si iniziano già a sentire voci di spostamenti, annullamenti e via dicendo...

«Bisogna fare molta attenzione, anche perché la situazione cambia di giorno in giorno. Dobbiamo essere preparati ai cambiamenti. È inevitabile. Sono fiducioso che alla fine si faccia un campionato altrettanto bello come quello del 2020. Sarà diverso da quello presentato, ma va bene comunque. Faremo tutti il possibile, ma nel frattempo abbiamo dimostrato che siamo stati capaci». ●

Haas chiuso un capitolo

NEL TEAM USA LA CONCLUSIONE DEL MONDIALE 2020 HA SANCITO ANCHE LA FINE DI UN LUNGO RAPPORTO CON ROMAIN GROSJEAN E KEVIN MAGNUSSEN. CHE RESTANO FUORI DAL MONDO DEI GP

di **Massimo Costa**

Il cambio di rotta del team Haas, che per il 2021 ha puntato tutto sui debuttanti Mick Schumacher e Nikita Mazepin, ha finito per portare a termine il lungo rapporto con Romain Grosjean e Kevin Magnussen. Due piloti esperti, con tante gare sulle spalle, che non hanno trovato un sedile per il 2021 e si ritrovano così fuori dal Mondiale. Per Grosjean, ancora in recupero fisico dopo il terribile incidente di Sakhir, non vi sono ancora prospettive per il suo prosieguo nel motorsport, mentre il danese ha trovato posto nel campionato Imsa nel top team Ganassi che schiera delle Cadillac. Nella serie per prototipi e vetture GT americana, già da diversi anni è protagonista con la Corvette il padre Jan e in questi giorni qualcuno ha sottolineato che i due Magnussen potrebbero unire le loro forze per correre insieme la 24 Ore di Le Mans.

Grosjean e quel saluto indimenticabile

Ci sono diversi modi per dare l'addio, dopo una lunga carriera, alla F.1. Il saluto di Romain Grosjean, suo malgrado, è stato senza dubbio il più indimenticabile dell'intera storia del campionato del mondo. Un finale che solo un regista come Christopher Nolan poteva immaginare, con il pilota per 28 secondi assorbito dalle fiamme e che solo con le proprie forze è riuscito a vincerle. Il viaggio in F.1 di Grosjean, 179 Gran Premi disputati, si è concluso là, in

LE STRADE SI DIVIDONO

Dopo una lunga storia, che per Grosjean andava avanti fino dal debutto della Haas in F.1 nel 2016 e per Magnussen era iniziata un anno dopo, le strade si dividono...

quel rail di Sakhir, salvato dall'halo e da una cellula di sopravvivenza che nelle F.1 attuali ha raggiunto livelli di sicurezza inimmaginabili. Il 34enne nato a Ginevra, Svizzera, poi divenuto francese per necessità (leggi licenza), voleva disputare l'ultimo Gran Premio di Abu Dhabi, quanto meno capire se la sua mente sarebbe stata pronta per tornare nell'abitacolo della Haas, uscire dalla pit-lane e via, buttarsi a 300 orari come niente fosse. Ma le ferite alle mani dovute alle bruciature rimediate mentre tentava di divincolarsi dalla VF20 che stava rapidamente trasformandosi in un forno, glielo hanno impedito. Il dubbio se lo porterà dietro per un bel po' e belle sono state le parole di Toto Wolff, team principal Mercedes, che gli ha offerto un test privato con una delle proprie monoposto. Vedremo se Grosjean accoglierà tale proposta trasformandola in realtà, prima o poi. In F.1, Romain ha vissuto tre fasi. La prima, nel 2009, la seconda tra il 2012 e il 2015, la terza e ultima dal 2016 al 2020. Grosjean, fin dai primi passi in monoposto, ha dimostrato di essere un talento vero. Campione della F.Renault francese nel 2005, dopo due anni festeggiava il titolo della Formula 3 europea vinta dopo una bella battaglia con gente come Sebastien Buemi e Nico Hulkenberg. La Renault non se lo è lasciato sfuggire, inserendolo tra i propri piloti Junior. Il salto in GP2 è stato subito positivo, con la conquista della serie asiatica nel 2008 e il quarto posto nel campionato continentale combattutissimo, vinto da Giorgio Pantano. Intanto, non era più… svizzero, bensì francese. Un collega di Auto Hebdo, il settimanale transalpino di automobilismo sportivo, ci disse con un bel sorriso: «*Finché vince è francese, se non lo farà più, tornerà ad essere svizzero*». Più chiaro di così. Grosjean aveva intanto capito che il suo futuro si stava delineando e la F.1, via Renault, sarebbe stato il successivo passo. All'epoca, i team chiesero ai piloti di essere più magri che potevano, Romain applicò alla lettera tale richiesta, probabilmente più di tutti. Faceva spavento, con i buchi evidenti sulle guance, i capelli biondi lunghi, pareva uscito dal film (un altro) di Mel Gibson "La passione di Cristo". Era anche diventato antipatico Grosjean, arrogante, e in GP2 tutti non lo sopportavano. Franck Perera, pilota francese che all'epoca era anche stato Junior Toyota, raccontò esterrefatto che dopo un contatto che portò entrambi al ritiro, venne apostrofato dal collega con epiteti del tipo *«Io sarò in F.1, tu no, quindi dovevi farti da parte»*. Questo era Grosjean all'epoca e quando nell'agosto del 2009 la Renault lo promosse in F.1 al fianco di Fernando Alonso per sostituire Nelson Piquet, finito nella bufera e licenziato per il famoso Singapore-gate, finì per deludere tutti. Lontano dallo spagnolo, neanche il raggiungimento del sogno F.1 gli cambiò il carattere, l'arroganza che lo accompagnava non lo mollava, e la stessa Renault, che tanto aveva creduto in lui, a fine stagione lo cancellò da tutti i suoi programmi. Nel 2010, Grosjean era un pilota senza futuro, rovinatosi con le proprie mani. Lo si vide in qualche gara Gran Turismo FIA GT1, pure alla 24 Ore di Le Mans, poi la Dams gli lanciò una ciambella iscrivendolo al campionato AutoGP, la bella serie con monoposto Lola ex F.3000 organizzata dalla famiglia Coloni. Il talento era rimasto intatto, ovviamente, e Grosjean quel campionato lo vinse nonostante avesse saltato i primi due appuntamenti, avendo la meglio su Edoardo Piscopo e Duncan Tappy. La Dams allora, lo riportò in GP2 per le ultime tre tappe e rimediò due terzi posti. Era l'inizio di una nuova carriera. La lezione era servita, Grosjean si era ricostruito, aveva capito gli errori comportamentali, e la Dams lo confermò per la stagione 2011 della GP2. E lui che fece? La vinse a mani basse battendo Luca Filippi e Jules Bianchi, dominando anche la serie asiatica davanti a Bianchi. La Renault lo ha così ripreso in considerazione, permettendogli di partecipare al turno libero delle prove del venerdì dei Gp di Abu Dhabi e Bra-

sile. E l'anno dopo, rieccolo in F.1 con la Lotus-Renault, team per il quale ha ottenuto risultati eccezionali. Tra il 2012 e il 2015, dieci podi con due secondi e otto terzi posti. In qualche occasione ha anche esagerato, in quanto a foga, provocando incidenti e venendo fermato dalla FIA per un Gran Premio, quello di Monza del 2012. Poi, nel 2016, l'ingresso alla Haas, motorizzata Ferrari, con l'obiettivo di convincere Maranello a puntare su di lui, un giorno. Non è andata così, Grosjean ha contribuito alla crescita del team americano, ha disputato buone gare, ma la Ferrari è rimasta un sogno inarrivabile. Nelle ultime due stagioni ha anche perso il confronto con il compagno Kevin Magnussen commettendo parecchi errori. Non sembrava più lui Grosjean, da qui la decisione del team Haas di non confermarlo. L'incidente di Sakhir ha cambiato la prospettiva delle cose. La famiglia, prima di tutto, ha recitato un ruolo sempre più importante negli ultimi anni, e le fiamme del Bahrain forse non lo riporteranno più in una vettura da corsa. Si era interessato alla Indycar, alla Imsa (dove ha trovato rifugio Magnussen), ma ora i piani per lui sembrano essere sensibilmente cambiati.

IL 2020 È STATO L'ANNO PIÙ BRUTTO PER HAAS

Quella del 2020 è stata la stagione più avara sul fronte dei risultati per la Haas che ha chiuso con soli 3 punti nel Mondiale Costruttori. L'obiettivo è ora di riportare il team, nel giro di due anni, ai livelli del 2018, l'anno migliore nella breve storia del team di Gene Haas nei Gp, chiuso al 5° posto nel Mondiale Costruttori

Magnussen, peccato non vederlo ancora in F.1!

Non rivedere più Magnussen in F.1 è un vero peccato perché il danese, 28 anni, nei suoi 119 Gran Premi ha sempre corso senza mai risparmiarsi. Un vero combattente, un pilota che spesso ha fatto arrabbiare i propri avversari per la sua durezza. Ma a lui non è mai interessato il pensiero degli altri, Kevin faceva il suo lavoro cercando di dare il massimo per la squadra che credeva in lui. Una F.1 che brucia piloti come Hulkenberg e lo stesso Magnussen dovrebbe porsi più di una domanda. Il danese figlio d'arte (il padre Jan ha partecipato a 24 GP tra il 1995 e il 1997), dopo una eccellente carriera nelle serie propedeutiche che lo aveva visto entrare nel programma Junior McLaren e dove è risultato terzo nella F3 tedesca 2010, vice campione F3 inglese 2011, campione World Series Renault 3.5 nel 2013 battendo Stoffel Vandoorne e Antonio Felix Da Costa, ha debuttato in F.1 nel 2014. L'occasione gliela aveva offerta la McLaren e subito nel suo primo Gran Premio, Magnussen a Melbourne ha conquistato la seconda posizione dopo essere partito quarto. Un risultato eccezionale, ma che non ha trova-

to conferme nelle successive gare, altro suo miglior piazzamento un quinto posto a Sochi. Il confronto con il compagno di squadra Jenson Button è stato impietoso, Magnussen avrebbe avuto bisogno di un altro anno, ma la McLaren aveva fretta e lo ha messo a piedi per Fernando Alonso. A conti fatti, considerando il disastro del team di Woking con il motore Honda, Magnussen non ha perso nulla… Ha disputato, nel 2015, un solo Gp, quello di Melbourne, per sostituire l'infortunato (nei test) Alonso. Poi, solo panchina finché nel 2016 lo ha preso la Renault al rientro in F.1. Team poco competitivo, ma Magnussen si è comunque messo in luce in qualche occasione e vincendo il confronto con Jolyon Palmer. Però, a fine campionato, Cyril Abiteboul lo ha lasciato libero preferendogli incredibilmente il britannico. Poco male, Kevin ha trovato casa nel team Haas e dopo un 2017 nel quale ha totalizzato 19 punti, nel 2018 ha portato la squadra americana in zona punti per dieci volte, concludendo il campionato in nona posizione e con 19 punti in più del compagno Grosjean. Purtroppo, nel 2019 e 2020, la Haas ha perso competitività e per lui c'è stato poco da fare, benché sia sempre risultato più rapido di Romain. Kevin è dispiaciuto di non far più parte della F.1: *«Sento che avevo ancora molto da offrire, ogni anno che passa guido sempre meglio. Ho corso per grandi team, sono rimasto in F.1 dal 2014 al 2020, ho tanta esperienza che potrei ancora mettere a frutto, ma non ho trovato posto. Se penso che alla mia prima gara in F.1 sono salito sul podio… all'epoca ero inesperto, avevo solo tanta velocità, ma come sappiamo non basta. Bisogna essere bravi nella strategia, nella gestione, e devo dire che sono anche più rapido di quel primo anno. Sono più completo quindi se avessi la macchina giusta, come mi capitò in quella prima gara con la McLaren, penso che ci sarebbe da divertirsi…»*. E invece, Magnussen non ha ricevuto nessuna chiamata per rimanere in F.1, ma siamo certi che si divertirà non poco nel campionato Imsa dove avrà la possibilità di ritrovare il podio.

Hamilton, il contratto può attendere

L'AVVIO DEL MONDIALE, LA SEDE DEI PRE-SEASON TEST E LA FIRMA CHE LEGHERÀ LEWIS ALLA MERCEDES SONO ARGOMENTI ANCORA APERTI. MA NON C'È APPRENSIONE NEL MONDO DELLA MASSIMA SERIE, ORMAI ABITUATA A MUOVERSI TRA POCHE CERTEZZE

di **Alessandro Gargantini**

Nel 2020 la Formula Uno ha imparato a navigare a vista, riuscendo comunque a dare vita ad un validissimo mondiale in diciassette tappe, nonostante la stagione sia iniziata soltanto nel mese di luglio. Flessibilità, creatività, programmazione e tenacia hanno permesso alla Federazione, ai team e a Liberty Media di mandare in scena uno show che, secondo l'opinione dei predecessori Ecclestone e Mosley, non sarebbe dovuto nemmeno cominciare. La lezione è stata assimilata talmente bene da tutte le forze del mondiale, che ora hanno l'obiettivo di mantenere un calendario di ventitré appuntamenti, nonostante la situazione sanitaria sia ancora parecchio precaria. Rispetto al calendario comunicato lo scorso dicembre saranno certamente necessarie diverse modifiche, ma la possibilità di mantenere il numero di appuntamenti originario garantisce al sistema un'indispensabile stabilità finanziaria. Avere un calendario completo è dunque uno degli obiettivi più importanti del Circus. La strategia comune, che in questo momento trasversalmente tocca la massima serie in ogni suo elemento, è quella dell'attesa e delle valutazioni. La tappa d'avvio del mondiale, inizialmente prevista a Melbourne il terzo fine settimana di marzo,

FIRMA IN ARRIVO PRIMA DEI TEST
Il rinnovo del contratto di Hamilton con la Mercedes è uno dei temi aperti in questo avvio del 2021. Ma Toto Wolff non è preoccupato: la firma del nuovo accordo con il 7 volte iridato è prevista prima dei test d'inizio stagione che dovrebbero andare in scena in Bahrain e non sulla pista di Montmelò

è stata spostata ad una data ancora da stabilire. A differenza dell'anno scorso, la corsa nello Stato del Victoria non dovrebbe andare persa e ci sono due opzioni sul tavolo. La prima, è di fare una puntata dall'altra parte del globo nella pausa d'agosto. È un'ipotesi osteggiata dalle squadre, che sarebbero costrette a un tour de force difficile da sostenere proprio nell'unico momento in cui possono tirare un po' il fiato. Sicuramente migliore è l'eventualità di correre sulle strade di Park a fine stagione, tra la corsa di Interlagos e Jeddah, il penultimo fine settimana del mese di novembre. Lo spostamento di Melbourne porterebbe la prima tappa stagionale a fine marzo a Sakhir, che dovrebbe ospitare anche i pre-season test al posto di Montmelò. L'esordio del mondiale in Bahrain farebbe cadere le resistenze che avevano voluto mantenere in Europa i pre-season test. Sono in attesa di entrare nella prossima stesura del calendario le piste di Imola e Portimao, i due circuiti, tra quelli che si sono aggiunti al mondiale 2020, che hanno raccolto i maggiori consensi. Tra la metà di aprile e inizio maggio, prima di Barcellona, il mondiale potrebbe passare dunque dalla Romagna e dall'Algarve. Ma il calendario e la sede dei pre-season test non sono i soli punti in discussione nella prima settimana dell'anno. Non è ancora arrivato il momento per il sette volte iridato Hamilton e per la Mercedes di mettere la firma sul nuovo contratto che legherà l'accoppiata più vincente nella storia delle corse anche nel 2021 e, verosimilmente, nel 2022.

Lewis non sarà a Brackley fino a metà febbraio

Il nuovo anno è iniziato, e ancora si fa attendere la formalizzazione del contratto tra i padroni degli ultimi sette mondiali. L'intesa tra Wolff e Hamilton è totale. Il manager austriaco, quan-

do gli si chiede se si vedrebbe al lavoro in un'altra squadra, risponde sempre che «*un uomo deve sapere qual è la sua casa*». Per almeno altri tre anni, il team principal austriaco sarà a capo delle Frecce d'Argento. Lo stesso concetto vale per il sette volte iridato, che quando smetterà di correre punta a diventare un ambasciatore della Mercedes. Sul finire della scorsa stagione, Wolff ha spesso ripetuto che il posto giusto per raggiungere l'accordo con l'inglese è normalmente a tavola, tradizionalmente davanti ad una pizza, a obiettivi raggiunti, in totale tranquillità. E che basta una stretta di mano, lasciando poi la definizione dei dettagli ai Legal Counsel. Il primo passaggio c'è stato. Ora è il momento di completare il lavoro di affinamento e focalizzarsi su alcuni importanti dettagli. Hamilton in questi giorni vuole soprattutto staccare mentalmente prima di ripresentarsi in azienda, completare le formalità del rinnovo contrattuale e tuffarsi nella nuova stagione. Il training invernale del sette volte iridato si concluderà a metà febbraio, quando Hamilton si ripresenterà a Brackley. Come ha detto Wolff, le firme sul nuovo contratto potrebbero essere apposte soltanto alla vigilia dei pre-season test.

MONDIALE 2021 DA RIDISEGNARE

Per il momento in casa Mercedes solo Valtteri Bottas è sotto contratto per il Mondiale 2021. Una stagione ancora piena di incertezze e tutta da definire. Il campionato dovrebbe scattare dal Bahrain e non dall'Australia. Ma la situazione è ancora tutta in divenire

Le richieste di Hamilton e il nodo Russell

Soprattutto ora che la Mercedes ha accolto integralmente le sue richieste contrattuali, che prevedono il mantenimento delle condizioni del 2020 (40 milioni di GBP a stagione) e l'investitura di ambasciatore della Casa della Stella una volta che Lewis lascerà i Gran Premi, Hamilton può godersi fino in fondo la pausa invernale. Anche perché la positività al COVID emersa in Bahrain ha portato ulteriore stress al termine di una stagione indubbiamente impegnativa per il pilota inglese, che il sette gennaio ha compiuto trentasei anni. L'ingresso nella compagine azionaria della Mercedes F.1 dell'azienda britannica INEOS, che opera nel settore chimico ed avrà un terzo delle quote al pari di Wolff e della Mercedes, ha consentito di coprire integralmente la provvista del contratto del pilota cresciuto a Stevenage. Anche nel 2021 l'inglese avrà al fianco

il suo partner preferito, Bottas, un compagno irrinunciabile sia nel lavoro sul set-up della macchina che nelle strategia di gara. Forte, veloce, ma non abbastanza per metterlo fino in fondo in difficoltà. Sarebbe invece un'incognita, l'arrivo di Russell nel 2022. Il pilota di Norfolk ha dei limiti di crescita inesplorati in un top-team e potrebbe rivelarsi una scomoda sorpresa. Anche perché, a differenza di Bottas, Russell ha dimostrato nelle categorie minori di saper vincere con una facilità e frequenza impressionanti. Quanto mostrato da Russell in Bahrain sulla W11 al fianco di Bottas non è passato inosservato ai vertici della Mercedes, che puntano sul pilota di Simon Roberts per il dopo Hamilton. Non saremmo sorpresi se un perfezionista come il sette volte iridato, in fase di negoziazione del suo contratto per il 2021 con un'opzione per l'anno successivo, voglia avere un ruolo attivo sulla scelta del pilota che condividerà il garage con lui nel 2022. Hamilton, da numerosi anni coinvolto in progetti a favore della tutela dell'ambiente, ha anche l'obiettivo di chiudere la sua attività agonistica in Formula E. Si tratta al momento di poco più che un' idea, un progetto tutto da definire, ma non è escluso che possa essere anche anticipato al 2022.

Con la Williams legame ancor più stretto

Si stringe il legame tra la Casa della Stella e il Team Williams, che non vuole più recitare il ruolo di ultima ruota del carro tra le squadre motorizzate Mercedes, soprattutto ora che anche la McLaren ritorna con forti ambizioni all'interno dell'universo del colosso di Stoccarda. Il passaggio della squadra di Grove all'Investment Firm Dorilton Capital ha portato a un grosso cambiamento nella filosofia della squadra fondata da Sir Frank Williams, che voleva che ogni componente delle sue macchine, motore a parte, fosse progettata e costruita internamente e che il cento per cento del dna della squadra fosse presente nelle sue monoposto. La nuova proprietà ha scelto una direzione dettata dalla massima concretezza, che prevede l'acquisto dal 2022 di alcune parti, come ad esempio il cambio e componenti idrauliche, da partner esterni seguendo un criterio più volte suggerito anche da Michael Latifi, padre di Nicholas, che attraverso società legate al suo impero legato all'alimentare fornisce alla squadra sponsorizzazioni e continue iniezioni di liquidità. Al centro del consolidamento del legame tra i nuovi azionisti di riferimento della Williams e la Mercedes c'è la figura di George Russell. Quando a Sakhir la squadra inglese ha prestato il suo pilota alle Frecce d'Argento, sono cominciate una serie di discussioni sempre più strette che hanno portato al rafforzamento della partnership. La squadra diretta dallo scorso mese di giugno da Simon Roberts potrà liberare risorse e dedicarle alla monoposto 2022. Il Team Principal inglese, che ha preso le redini della squadra di Grove da Claire Williams, risponderà al nuovo CEO Jost Capito, manager di lungo corso con esperienze in Porsche, Ford e Volkswagen. Capito ha vinto con la Casa di Wolfsburg quattro tioli mondiali nel WRC. ●

POTENZIALE NUOVO CALENDARIO F.1 2021 CON 23 APPUNTAMENTI

1	Sakhir	26-28 marzo
2	Imola	16-18 aprile
3	Portimao	30 aprile-2 maggio
4	Montmelò	7-9 maggio
5	Monte Carlo	20-23 maggio
6	Baku	4-6 giugno
7	Montreal	11-13 giugno
8	Le Castellet	25-27 giugno
9	Red Bull Ring	2-4 luglio
10	Silverstone	16-18 luglio
11	Hungaroring	30 luglio-1 agosto
12	Spa-Francorchamps	27-29 agosto
13	Zandvoort	3-5 settembre
14	Monza	10-12 settembre
15	Sochi	24-26 settembre
16	Singapore	1-3 ottobre
17	Suzuka	8-10 ottobre
18	Austin	22-24 ottobre
19	Città del Messico	29-31 ottobre
20	Interlagos	5-7 novembre
21	Melbourne	19-21 novembre
22	Jeddah	3-5 dicembre
23	Yas Marina	10-12 dicembre

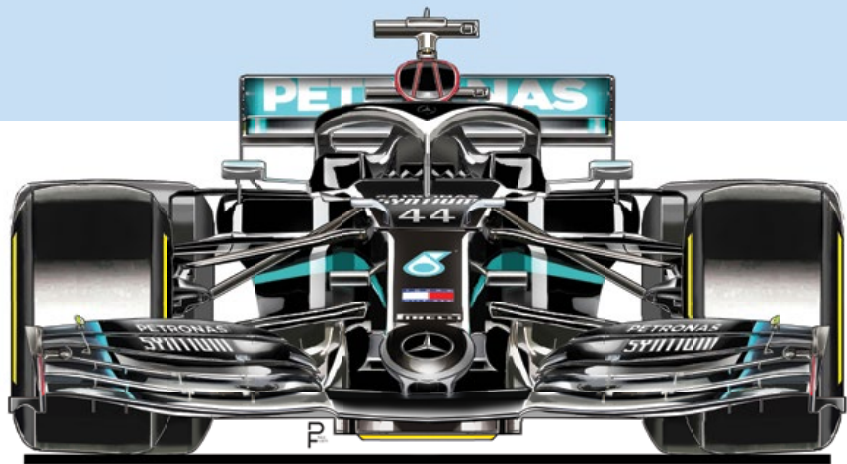
di Paolo Filisetti

Mercedes W12 in evoluzione mirata

ECCO COME CAMBIERÀ LA MONOPOSTO REGINA DELLA FORMULA HYBRID NEL 2021. L'OBBIETTIVO È SEMPRE LO STESSO: CONTINUARE A DOMINARE LA SCENA

LA MERCEDES W12 MOSTRA LE SUE... POSSIBILI GRAZIE IN VISTA LATERALE

LATERALMENTE LA NUOVA MONOPOSTO DIFFERIRÀ DALLA W11, NELLO SVILUPPO DEI DEFLETTORI DAVANTI ALLE FIANCATE, SEBBENE LA NUOVA VERSIONE SI DOVREBBE VEDERE SOLO IN OCCASIONE DEI TEST E NON ALLA PRESENTAZIONE. IN PARALLELO LA PARTE TERMINALE DEL FONDO MODIFICATA PER REGOLAMENTO, DOVREBBE ESSERE CARATTERIZZATA DA UNA NUOVA CONFORMAZIONE DEL PROFILO VERTICALE CHE RIDUCE GLI EFFETTI DEL TYRE SQUIRT DAVANTI ALLE RUOTE.

Al termine della stagione 2020, una delle classiche domande da un milione (di Euro o dollari, fate voi) riguardava cosa sarebbero stati in grado di modificare su una monoposto dominante come la Mercedes W11 i tecnici del team di Brackley. Non un quesito banale, non solo perché immaginare ulteriori miglioramenti prestazionali sembrava, a rigor di logica, un puro esercizio accademico, ma anche perché il 2021 rappresenta di fatto l'estensione di un anno del regolamento tecnico 2020 in attesa della sostituzione dell'attuale configurazione aerodinamica caratterizzata inferiormente dal fondo scalinato, avendo posticipato al 2022 la rivoluzione aerodinamica a effetto suolo. A rendere ulteriormente complicata la risposta, anche il trasferimento diretto di molte componenti dalla vettura 2020 a quella di quest'anno, a causa della loro omologazione, avvenuta in due fasi nella scorsa stagione. Però, poiché fermarsi negli sviluppi equivale in F.1, nel migliore dei casi, a perdere vantaggio sugli avversari, a Brackley, già nel corso della scorsa stagione hanno optato per uno sviluppo mirato della W11. L'obiettivo, migliorarla dove aveva mostrato qualche area perfettibile. A livello aerodinamico, il lavoro più impegnativo riguarda l'integrazione delle nuove norme che disciplinano le dimensioni del fondo vettura davanti alle ruote posteriori, come d'altronde per tutte le altre vetture. Rilevante anche lo sforzo operato sulla power unit che nel 2020 ha raggiunto un livello di efficienza elevatissimo. Scendendo nel dettaglio a livello aerodinamico, la W12 esteticamente non si discosterà molto dalla W11, con un retrotreno che già nel corso della passata stagione, era stato oggetto di approfondite valutazioni, la più rilevante in Bahrain. A Sakhir, infatti, era addirittura circolata la voce che sulla W11 di Bottas fosse stata testata una nuova configurazione di radiatori, accanto ad una nuova configurazione di carrozzeria posteriore, caratterizzata da una sezione ridotta. Approfondendo la questione, tenendo in considerazione i tempi strettissimi entro cui ciascun team nel corso della stagione appena conclusa ha dovuto comunicare alla FIA dove sarebbero stati impiegati i token di sviluppo, la voce pare non abbia trovato conferma. Un dato oggettivo, è che nel caso in cui in Mercedes avessero pensato ad una modifica in tal senso, lo avrebbero fatto cercando di incrementare lo scambio termico, ergo non riducendo la superficie dei pacchi radianti e/o lo sfogo dell'aria calda posteriore. Certamente a Sakhir ed Abu Dhabi è stata utilizzata una diversa carrozzeria posteriore, caratterizzata da una sezione ridotta, ma non legata ad una diversa configurazione dei radiatori. La nuova carrozzeria, infatti, rientra tra le modifiche che appariranno sulla W12 con l'intento di migliorare l'estrazione del flusso inferiore dal diffusore. Il suo allungamento caratterizzato anche da una curvatura verso il basso, infatti, permette di indirizzare verso il bordo di uscita del profilo estrattore, l'aria calda, dunque meno densa, così incrementando la depressio-

FRONTALE NON INEDITO

L'ANTERIORE RICHIAMERÀ DECISAMENTE QUELLO DELLA W11. PROSEGUIRÀ COME NELLA SECONDA PARTE DEL 2020 UNO SVILUPPO DELL'ALA ANTERIORE, E DEL CAPE (MANTELLO) SOTTO IL MUSETTO.

POWER UNIT IN EVOLUZIONE

MODIFICHE A LIVELLO ENDOTERMICO PER ADATTARE IL PROPULSORE AI CARBURANTI PIÙ ECOLOGICI MIGLIORANDO LA COMBUSTIONE, ACCANTO AD UN INCREMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA COMPONENTE ELETTRICA, ANCHE IN CONSIDERAZIONE DELLA SINGOLA MODALITÀ DI SFRUTTAMENTO PREVISTA IN CIASCUN GP.

NIENTE PIÙ DAS

È VIETATO DAL REGOLAMENTO. NEL 2020 PERMETTEVA UN RAPIDO INNESCO DELLE TEMPERATURE NEI PNEUMATICI ANTERIORI.

MERCEDES AVRÀ LA CARROZZERIA PIÙ STRETTA

LA CARROZZERIA SARÀ PIÙ STRETTA CHE SULLA W11, E PIÙ BASSA A LIVELLO DEL TRIANGOLO SUPERIORE DELLA SOSPENSIONE. IL FLUSSO D'ARIA CALDA IN USCITA SAREBBE DEVIATO VERSO IL BORDO DI USCITA DEL DIFFUSORE, PER INCREMENTARE IL CARICO DA ESSO PRODOTTO.

SOSPENSIONE CRUCIALE

LA SOSPENSIONE ANTERIORE, ANCHE ALLA LUCE DELL'ELIMINAZIONE DEL DAS, SARÀ L'ELEMENTO CRUCIALE PER IL CORRETTO SFRUTTAMENTO DELLE NUOVE GOMME PIRELLI.

ne a valle del diffusore. Quindi una modifica funzionale al recupero di carico al retrotreno, ridotto dalle norme che disciplinano il fondo 2021. Ad Abu Dhabi, invece, è comparsa, seppur ben celata dai tecnici di Brackley un'interessante modifica alla barra antirollio anteriore. Nel dettaglio, sono stati utilizzati due elementi profondamente diversi da quelli standard. La loro sezione era molto più sottile, non tanto per ottenere un vantaggio in termini di peso, quanto per determinare un diverso valore di rigidezza del sistema. In sostanza è plausibile che gli ingegneri Mercedes abbiano valutato tale configurazione alla luce delle diverse caratteristiche costruttive degli pneumatici Pirelli per il 2021. Il tutto farebbe quindi supporre l'adozione di una sospensione anteriore meno rigida rispetto a quella adottata nella passata stagione. Pare certo il mantenimento del terzo elemento meccanico con molle a tazza, adottato dalla fine del 2019. È importante sottolineare che la W12 sarà priva del DAS, vietato dal regolamento. Il dispositivo permetteva di innescare rapidamente le temperature ideali degli pneumatici anteriori, sia prima del giro lanciato in qualifica sia nel giro di formazione prima del via. Sebbene non abbia mai di fatto rappresentato un vantaggio tangibile come era previsto in sede di progetto, la sua eliminazione determina come conseguenza la necessità di avere un avantreno in grado di trasferire efficacemente energia ai pneumatici, non potendo più contare sulla variazione dinamica della convergenza che era disponibile sulla W11. Utile sottolineare che le coperture Pirelli 2021 sono caratterizzate da una struttura più rigida rispetto alle precedenti, rendendo ancora più essenziale la capacità di innesco rapido delle temperature di esercizio. Per quanto riguarda la nuova power unit, la sfida riguarda il mantenimento dei valori di efficienza termodinamica raggiunti nel 2020, in relazione all'adozione di nuovi carburanti (più ecologici) caratterizzati da un incremento della percentuale di componenti rinnovabili nella loro formulazione. In sostanza un massiccio lavoro di sviluppo a livello delle camere di combustione avrebbe visto impegnato l'ex motorista Ferrari, Lorenzo Sassi nel ruolo di responsabile delle performance termodinamiche della PU di Brixworth. A ciò si aggiunge a livello dell'ERS, uno sforzo per incrementare la disponibilità di carica elettrica nel corso di un giro. Quest'ultima, infatti, alla luce dell'eliminazione del famigerato "party mode", con l'obbligo di utilizzo di una sola modalità della PU per weekend di gara, rappresenta un fattore ancora più strategico, diventando l'elemento che maggiormente differenzia le prestazioni globali di una power unit. ●

Red Bull
la sfida è servita

IL PARCO PILOTI CON L'ARRIVO DI PEREZ AL FIANCO DI VERSTAPPEN SI È POTENZIATO E LA STESSA POWER UNIT HONDA È COMPETITIVA: CI SONO TUTTE LE PREMESSE PER DAR FASTIDIO A MERCEDES

di **Alessandro Gargantini**

Sono già trascorse sei stagioni da quando Max Verstappen ha debuttato in Formula Uno. Eppure, ogni volta che ci s'imbatte nel talento olandese della Red Bull, la sensazione che trasmette è sempre la stessa. Quella di un ragazzo programmato per vincere, che ha nella vittoria del mondiale la sua naturale realizzazione, ma che vive nella perenne frustrazione di non poter competere ad armi pari con le Frecce d'Argento. Ma che non parte mai battuto. Max ha conquistato il suo primo Gran Premio a Barcellona nel 2016 nella corsa del debutto con i colori della squadra di Milton Keynes, ha siglato (solo) tre pole position con la squadra diretta di Christian Horner e ha raggiunto la doppia cifra in termini di vittorie grazie al successo colto nell'ultimo Gran Premio del 2020. Le troppe stagioni vissute negli specchietti dei piloti di Toto Wolff non hanno fatto altro che aumentare l'intensità e

DRINK TEAM SEMPRE PIU FRIZZANTE

Per la Red Bull il 2021 potrebbe essere l'anno dell'attacco più efficace alla supremazia Mercedes, con un line up di piloti al massimo della competitività e un'ottima combinazione telaio-power unit

la grinta del talento Orange, che vede nella vittoria negli Emirati un possibile momento di svolta per capovolgere finalmente le gerarchie. Ad Abu Dhabi, prima ancora di salire sul podio, Max ha lanciato un chiaro appello ai suoi uomini, una chiamata alle armi per riuscire finalmente a contrastare la Mercedes nella nuova stagione. *«Dobbiamo ripartire da dove siamo ora, non possiamo perderci il lusso di concedere alle Frecce d'Argento di avvantaggiarsi nelle prime corse del 2021, come invece è accaduto quest'anno»*. Con Hamilton e Bottas finalmente alle sue spalle, Verstappen ha subito alzato il tiro, facendo capire che non ha alcuna intenzione di permettere ai rivali di riprendersi la scena quando si riaccenderanno i motori.

Si riparte da un line-up più competitivo

Tuffarsi nella breve pausa invernale dall'alto di una vittoria fa certamente bene al morale di Verstappen e della Red Bull, rinvigorita dalla prova di forza nel paese degli Emirati e dalle parole del suo condottiero, che punta a interrompere l'egemonia della Frecce d'Argento ancor prima dell'introduzione del nuovo Regolamento Tecnico nel 2022. Nel mondiale archiviato lo scorso dicembre, le Red Bull sono riuscite solo in rare occasioni a contrastare le monoposto della Casa di Stoccarda.
Seppur con un vantaggio ridotto, le power-unit progettate a Brixworth hanno confermato la loro superiorità anche nello scorso mondiale. Per quel che concerne il telaio, a vantaggio delle W11 è chiaramente emersa una maggiore guidabilità e configurabilità, che ha consentito allo staff tecnico della Mercedes di ottimizzare il degrado degli pneumatici, proteggendo in particolar modo quelli posteriori grazie a scelte di assetto ad alto carico. A tutto ciò, si è aggiunto il fattore umano, con Hamilton che ha saputo ottimizzare il rendimento della sua monoposto in ogni Gran Premio. Soltanto nell'ultima corsa del 2020 non abbiamo certamente apprezzato la miglior versione del sette volte iridato che, nonostante la fresca guarigione dal COVID, ha accelerato i tempi per rientrare in pista con l'obiettivo di incrementare la lista dei suoi record e impedire a Russell di prendersi troppo spazio.
Un netto successo del pilota prestato dalla Williams in Bahrain avrebbe influito sulla percezione del valore aggiunto portato dal pilota di Stevenage alla causa Mercedes. La vittoria di Yas Marina non basta a segnare una nuova alba, ma rappresenta certamente un importante avvertimento alla Mercedes: se ci sarà un calo d'intensità, Verstappen è pronto a colpire. Con l'arrivo di Perez, il line-up della Red Bull sulla carta si è rinforzato. Se il messicano e l'olandese troveranno la giusta amalgama, il gap che separa la Red Bull dalla Mercedes potrebbe realmente ridursi. Se, invece, fra i due si creeranno frizioni, Albon riavrà presto il suo volante. Non dimentichiamoci che l'olandese avrebbe preferito avere Hulkenberg al suo fianco. Horner chiederà dunque la massima maturità e collaborazione ai suoi piloti. Con Perez, la Red Bull punta ad avere due piloti in grado di vincere e di fare un grosso passo in avanti, in termini di punti, anche nella graduatoria riservata ai costruttori.

◀-------

Verstappen-Perez, una coppia ad alta tensione

I piloti più vincenti della storia della Red Bull, con la sola eccezione di Ricciardo, Helmut Marko li ha strappati alla concorrenza. Vettel, che ha regalato all'Energy Drink Austriaco gli unici quattro mondiali conquistati, aveva esordito nel mondiale con la BMW prima di essere messo (integralmente) sotto contratto dalla Red Bull. Vettel vinse nel 2004 la Formula BMW, della quale è stato pilota junior fino al debutto con la Toro Rosso nella seconda parte del mondiale 2007. Per il 2008, la Casa di Monaco di Baviera preferì Heidfeld al fianco di Kubica. Quanto a Max Verstappen, nel 2013 l'olandese aveva sottoscritto un accordo con la Mercedes per la disputa nella GP2 Series nel 2014 come junior driver della Casa di Stoccarda, con la possibilità di correre anche nel DTM. Ma, in occasione della corsa di Spielberg della serie a ruote coperte tedesca, che ospitava la terza serie europea nella quale era impegnato Max, Helmut Marko irruppe con un'offerta irrinunciabile, l'unica per la quale l'olandese avrebbe potuto strappare l'accordo con la Mercedes, che prevedeva il debutto in Formula Uno. Verstappen scelse così la Red Bull e Toto Wolff si lasciò scappare l'unico pilota che, ad armi pari, da team mate sarebbe probabilmente stato in grado di giocarsela con Hamilton negli ultimi tre mondiali. Strappando Vettel e Verstappen a BMW e Mercedes, Marko puntò con decisione su due ragazzi ancora molto giovani e dall'inesplorato potenziale. In entrambi i casi, fu una scommessa in linea con la tradizione Red Bull. La decisione che nelle scorse settimane ha premiato Perez come prossimo team mate di Verstappen ha invece un sapore completamente diverso. Marko e Mateschitz hanno scelto un pilota che compirà trentuno anni il 26 gennaio e che nulla ha a che fare con l'universo Red Bull. Il driver di Guadalajara ha quasi duecento Gran Premi alle spalle (194 presenze), dieci podi, quattro giri veloci e un solo successo. Una decisione che fa a cazzotti con la storia dell'energy drink austriaco nelle corse, dettata dal pragmatismo di ottenere risultati immediati con un uomo di esperienza che nella sua carriera ha dimostrato di sapere crescere, maturare e correggere il proprio istinto. E che merita di avere una seconda chance in una squadra di prima fascia, soprattutto al termine della straordinaria stagione 2020. Un mondiale che lo ha visto perdere due corse a causa del COVID, scoprire casualmente a Monza che nel 2021 sarebbe stato licenziato, ma che comunque è riuscito a conquistare ben cinquanta punti in più del team mate Stroll, la quarta posizione nel mondiale e ad assaporare per la prima volta il gusto della vittoria in un Gran Premio a Sakhir. Una bella storia dal lieto fine per un pilota che con merito, a furor di popolo, è riuscito a rimanere in sella e che ora avrà la vera occasione della sua carriera, quella che non si può sprecare.

La stagione della verità per Perez

La scelta della Red Bull premia un ragazzo dall'indubbio talento che nella prima parte della sua carriera non sempre ha preso la decisione giusta ed ha saputo tener a bada il suo carattere irrequieto e impulsivo, che l'ha portato a compromettere i rapporti con la Scuderia Ferrari e con la McLaren, che non a caso lo avevano messo nel loro radar. Eppure, alla fine del mondiale 2013, quando sembrava che il circus della Formula Uno lo avesse messo alla porta, Perez ebbe la capacità di crearsi una nuova strada. Il messicano ha lavorato sui suoi limiti, si è mostrato molto più maturo ed è tornato con i piedi per terra ripartendo, anche grazie al supporto di Carlo Slim, dalla Force India. Dal 2014 al 2020 Perez è rimasto sempre nella stessa squadra, che pur ha cambiato nome, ed è stato costretto a lasciarla soltanto con l'apertura dell'era Aston Martin, al termine del suo miglior mondiale. È emerso chiaramente il rammarico degli uomini della scuderia di Silverstone, di perdere un pilota con il quale si era creato un legame molto solido. Perez ha meritato l'eccezione di Marko, che certamente è sceso a grossi compromessi con la sua filosofia e le scelte passate. Il manager di Graz ancora una volta ha mostrato flessibilità e umiltà, come quando tornò sui suoi passi richiamando Kvyat. Ora spetta al pilota di Guadalajara giocarsi fino in fondo le sue carte e mostrare tutto il suo valore, anche

perché tra dodici mesi un certo Tsunoda potrebbe bussare alla porta della squadra inglese. Ma non solo questo. Se Hamilton decidesse a fine 2021 di lasciare, l'accoppiata Mercedes per il 2022 sarebbe con ogni probabilità composta da Verstappen e Russell. E Perez potrebbe dare una grossa mano a Horner e i suoi a mitigare gli effetti della perdita dell'olandese.

Albon, in panchina, si terrà in forma nel DTM

Quanto ad Albon, se non in piedi, si può dire che sia caduto in ginocchio, visto che Helmut Marko lo impiegherà come pilota test, al simulatore e, quando il thailandese di Londra sarà libero, lo farà scendere in pista nel DTM, che dal 2021 passerà alla classe GT3 FIA.

Nella serie tedesca la Red Bull schiererà due piloti. In aggiunta ad Albon, in tutte le prove di campionato, ci sarà il neozelandese Liam Lawson, quest'anno impegnato nel FIA Formula 3 Championship con l'Hitech Gran Prix della famiglia Mazepin. Un altro pilota Red Bull si alternerà con Albon quando l'ex pilota di Christian Horner, che è salito per la prima volta sul podio al Mugello, non sarà disponibile. Per Albon, nonostante abbia perso il suo volante, la bocciatura potrebbe non essere definitiva. Il thailandese non perderà il feeling con le corse e avrò un ruolo attivo in Red Bull, pronto a subentrare qualora un pilota Red Bull o Alpha Tauri non rendesse secondo le aspettative.

In chiave 2022, oltre alle incognite legate a Verstappen, che per vincere andrebbe a occhi chiusi in Mercedes, bisognerà seguire con attenzione Gasly, che potrebbe avere la chance di approdare in un top-team se ripeterà una stagione in linea con quella appena conclusa.

Di spiragli per Albon ce ne potrebbero essere davvero tanti. L'importante è che Alex sappia farsi trovare pronto. In fondo, il posto accanto a Verstappen è tra i più scomodi dei mondiali e metterà a dura prova anche Perez, uno dei pochi piloti che ha la personalità e la forza di non farsi triturare in un meccanismo che ruota da sempre attorno al fuoriclasse olandese. Tornando ad Albon, sta prendendo quota la possibilità che scenda in pista con una squadra che schiera due Ferrari 488 GT3. ●

L'ARRIVO DI PEREZ E LA VERA NOVITÀ
Max Verstappen, sopra, in seno alla Red Bull sarà messo ulteriormente alla prova dall'arrivo nel team di Sergio Perez, qui nella foto dello scorso anno in Turchia, ancora nei colori rosa Racing Point insieme al compagno Lance Stroll

Storia di un sognatore

DA FINE MANAGER IN MOTOGP, CON LA CAPACITÀ DI VINCERE SFIDE QUASI DISPERATE, L'ULTIMA ALLA SUZUKI, A TIMONIERE ALPINE F.1: ECCO DAVIDE BRIVIO SPIEGATO DA CHI LO CONOSCE BENE

di Enrico Borghi

LO SGUARDO NEL FUTURO VERSO L'AVVENTURA IN ALPINE
Dopo anni e grandi soddisfazioni recenti in Yamaha e Suzuki, fresco del titolo di Mir, Brivio cambia non solo casacca ma mondo, approdando dalla MotoGp alla F.1

Sì, è un fatto nuovo. La Formula Uno che va in MotoGP per pescare un manager è senza dubbio inusuale. Anzi, è un precedente: mai un manager di motociclismo era stato chiamato in un top team della massima espressione del Motorsport. Dunque è anche una stranezza, eppure portare Davide Brivio in Formula Uno un senso ce l'ha. E non tanto perché il manager brianzolo ha vinto cinque titoli mondiali in MotoGP, per giunta con due team diversi – questa è un'impresa rara! – e non solo perché conosce l'ambiente delle auto da corsa, a partire dal mondo dei Rally: il fatto è che le sue caratteristiche, le sue esperienze, le sue qualità, la sua idea di come deve funzionare una squadra, sono proprio compatibili con il mondo della F.1. Dunque, sì: l'intuizione di Luca De Meo, da poco a capo della Renault, potrebbe risultare vincente. Davide Brivio può portare qualcosa di diverso e rappresentare l'elemento nuovo, forse persino un po' naïf agli occhi dei puristi della F.1, che può far bene a tutto il progetto. In fondo il travaso di esperienze e conoscenze è sempre utile, e questi sono tempi in cui bisogna anche avere il coraggio di fare scelte al di fuori degli schemi. E quando si tratta di essere innovativi e coraggiosi, Davide Brivio diventa un'autorità in materia. Deve essere questo, il pensiero di Luca De Meo, che è a capo della Renault da un anno (curiosamente, si è insediato più o meno nello stesso periodo in cui adesso arriva Brivio) e va considerato uno degli uomini chiave di questa operazione insolita e coraggiosa. A ben vedere, c'è un'altra coincidenza interessante: la fine del 2020 è anche il periodo in cui è tornato in F.1 Stefano Domenicali, insediandosi al vertice del campionato. Sono tre italiani con alle spalle carriere avventurose e storie di successi, e si trovano adesso ad affrontare altrettante nuove sfide praticamente nello stesso momento.

Il colpaccio di De Meo

Quello di Luca De Meo è stato un blitz. In dicembre Davide Brivio si stava chiedendo "dove" e "come" trovare nuove motivazioni, conscio del fatto che in MotoGP non avrebbe potuto fare più di quanto non avesse già fatto negli ultimi quattro lustri. Nel momento in cui ha spinto la Suzuki verso la conquista del titolo (l'azienda nipponica non vinceva nella classe regina da 20 anni, e non aveva mai vinto in MotoGP) con un pilota, Joan Mir, che aveva voluto proprio lui, Davide Brivio si è ritrovato senza più motivazioni.
Ed è il punto centrale di questa storia: solo se si capisce cosa ha fatto Davide Brivio nel mondo del motociclismo si può comprendere perché ha accettato la proposta della Renault.
Di colpo lo scenario, per lui, è diventato il più intrigante possibile: la Formula Uno non è solo una nuova sfida, ma una sfida ancora più dura delle altre. Ed è di questo, che lui si ciba. Da sempre. Davide Brivio dà il meglio nella lotta, e in particolare nella pianificazione della battaglia. Si esalta nello studiare lo scenario, nello scoprire i punti deboli e quelli di forza dell'avversario ma anche (e forse soprattutto) della sua squadra. Ed è in quei momenti, che diventa innovativo: nelle strategie. Questo Luca De Meo lo sa, visto che era in Fiat quando la Casa torinese strin-

se un importante accordo di sponsorizzazione con il Team Yamaha MotoGP di Valentino Rossi per il periodo 2007-2010. Il team manager della Yamaha, allora, era Davide Brivio. Arrivarono due titoli mondiali consecutivi, nel 2008-2009 (tre titoli consecutivi, se si aggiunge quello del 2010 di Jorge Lorenzo).
Va ricondotta anche a De Meo l'idea di utilizzare Valentino Rossi nell'ambito del lancio promozionale della Fiat 500, così come della valorizzazione del marchio Abarth, attraverso le carene della sua Yamaha. Dunque Luca De Meo si mostrò innovativo, perché capì il lato interessante della contaminazione tra il mondo dell'auto e quello della moto.

Un modo personale d'essere innovativo

Anche Brivio è innovativo a modo suo: è uno stratega rivoluzionario. È un manager che ha il coraggio di fare scelte che appaiono azzardare, ma che poi si rivelano azzeccate. Ha la capacità di guardare oltre la consuetudine, oppure gli schemi tradizionali. Di fatto è un sognatore, ma è pragmatico e ferocemente determinato.
Gli diedero del pazzo nel 2003, quando propose la sua grande idea: portare Valentino Rossi in Yamaha, strappandolo alla Honda, quando quel binomio dominava in maniera schiacciante. *«Non verrà mai, lascia perdere!»*, gli dissero dal Giappone. Ma lui in inverno era andato da Valentino per parlargli della sua idea. Rossi era all'apice della sua potenza, il numero uno incontrastato e incontrastabile. Era il leader della Honda, la Casa di moto più potente del mondo. *«Solo un matto può pensare di lasciare la Honda per salire su una moto (la nostra) che non può vincere»*, gli spiegarono dalla sede della Yamaha. *«Meglio che prima facciamo una moto vincente».*
Lo stesso Valentino incoraggiò Davide ad andare avanti con la sua iniziativa (perché anche lui stava cercando nuove sfide), ma all'inizio lo fece più per simpatia che per una reale convinzione. Eppure Davide non mollò: convinse il capo supremo del racing e dell'R&D Yamaha, Masao Furusawa, a seguirlo in quella che diventò una trattativa lunga ed esaltante, anomala fino a sfiorare la follia, tra incontri segreti con Rossi e il suo management nelle camere degli hotel, ma anche di notte nel paddock e addirittura nei box: uno di questi avvenne nella Clinica Mobile, a luci spente e senza nessuno dentro perché era oltre mezzanotte e il guardiano notturno girava per il paddock.
Sempre in quell'estate del 2003 Brivio arrivò ad organizzare, in combutta con un ormai entusiasta Valentino Rossi, un meeting impossibile: Valentino salì sulla Yamaha, nel garage del team ufficiale, dopo la mezzanotte, dopo che Brivio si era procurato la chiave della porta. E Valentino si infilò nel box con il cappuccio che gli copriva la testa, perché era il pilota della Honda che andava nel garage Yamaha per vedere che effetto gli avrebbe fatto impugnare il manubrio della moto rivale… Cioè la moto che il giorno dopo, nel turno di prove libere, tornò ad essere la sua nemica.
Ma Brivio andò oltre, sempre insieme a Rossi e con un ormai spaesato Furusawa: arrivò a discutere le clausole contrattuali in ogni luogo possibile, persino in un locale notturno a Rio de Janeiro, oppure nelle

lounge degli aeroporti, in camere di hotel, mediando sempre tra il management giapponese e quello del pilota, superando i momenti di crisi e gestendo con nervi d'acciaio gli alti e bassi di entrambe le parti. Sembrava davvero un matrimonio impossibile. Ma alla fine Brivio riuscì a convincere Valentino a mettere la sua firma sul contratto. Ovviamente avvenne tutto a modo loro, cioè con le carte sparse in una camera di hotel a Sepang, in Malesia, dopo il GP e pochi minuti prima di andare tutti in aeroporto per imbarcarsi per Melbourne e il successivo GP Australia. Valentino, il giorno prima, aveva conquistato il suo quinto titolo mondiale, il terzo con la Honda.
«Valentino si è fottuto con le sue stesse mani», disse un ex pilota (meglio non dire il nome) appena si sparse la notizia del clamoroso trasferimento. *«Distruggeremo Valentino!»*, sentenziò invece il Presidente della HRC (il racing Honda nelle moto), invocando la vendetta (nessuno aveva mai lasciato la Honda, perché era la Honda che licenziava i piloti!) in una intervista ad un giornale inglese. E allora Davide Brivio si fece dare due copie del giornale: ne tenne una

per sé, l'altra la diede agli ingegneri della Yamaha in modo da portarla in sede, a Iwata: *«Appendetela alle pareti del reparto corse, così vi ricorderete della sfida che abbiamo di fronte»*, disse Davide.

Nell'aprile del 2004 Valentino vinse la sua gara del debutto sulla Yamaha, e pochi mesi dopo anche il titolo mondiale. Nel suo primo anno con la Yamaha. Altro che fottuto: Rossi, grazie al sogno di Brivio, aveva cambiato il destino della Yamaha consegnando se stesso alla Storia.

Tanto al fianco di Valentino

Davide Brivio fu al suo fianco sempre, ogni giorno. E si schierò platealmente dalla sua parte anche quando nel 2008 arrivò Jorge Lorenzo, e con la sua forza e ambizione destabilizzò il box Yamaha. Sapete chi fu, l'ideatore dell'Operazione Lorenzo? Davide Brivio! *«Per forza* - spiegò lui anni dopo - *nel 2006 Valentino mi disse che entro un paio d'anni sarebbe andato in Formula Uno, con la Ferrari, e io pensai: come posso fare per continuare a vincere con la Yamaha? Lorenzo era la star della 250, intavolai trattative segrete* (sì, la segretezza è sempre stata una sua mania!) *per assicurarmi Jorge, anche se sarebbe arrivato solo nel 2008. Mi misi avanti, insomma»*. Lorenzo, il pilota scelto da Brivio, è il pilota che vinto gli ultimi tre titoli mondiali della storia Yamaha.

UN UOMO CAPACE DI ESALTARE I SUOI PILOTI

Dopo aver vinto una sfida quasi impossibile con la Suzuki, a lato, Brivio si troverà a gestire Alonso nella nuova fase Alpine. Ecco, sopra, il campione spagnolo nei test di riavvicinamento alla F.1, ancora in livrea Renault

Il dosaggio magico delle qualità

È lo strano miscuglio di curiosità e ambizione, umiltà e astuzia, dedizione e perseveranza, ad avere permesso a Davide Brivio di sbaragliare la concorrenza quasi senza che i suoi avversari si accorgessero di lui. Perché Davide non alza mai la voce, non cede alla collera, è educato e rispettoso, propositivo e positivo. Pensa sempre che, anche di fronte al disastro, bisogna usare le energie per costruire e non per lamentarsi.

Dunque Brivio è uomo di accomodamento, un pragmatico assoluto, un eccellente realizzatore di progetti: ha sviluppato negli anni la capacità di capire le persone e di creare di conseguenza il gruppo giusto. Non spreca le risorse, riesce a percepire le esigenze di ognuno, così come le attitudini. Sa comprendere come disporre gli uomini in campo, in modo che giochino per la squadra e non l'uno contro l'altro. È un processo difficile da attuare, ma lui si è specializzato in questo. Ed ora può essere utile anche ad una squadra di Formula Uno.

Il labile ma decisivo confine tra sogno e pazzia

Gli diedero del sognatore – del "pazzo", avevano smesso di darglielo nel 2004 – anche quando Davide si fece avanti per costruire da zero il nuovo team Suzuki. La Casa nipponica si era ritirata a fine 2011, per riorganizzarsi. I giapponesi incontrarono Davide già nel 2012, e lui pronunciò queste parole: *«Voi pensate alla parte tecnica, io organizzo la squadra»*. E iniziò a lavorare da casa sua: *«non c'era niente, solo un foglio bianco, ma era questo che mi esaltava!»*, spiegò tempo dopo. Il piano era quello di rientrare nel 2014. Mentre nel 2013 il Test Team fatto da Brivio iniziò a portare in pista la nuova moto, dal Board di Hamamatsu arrivò la notizia: i piani erano cambiati, il rientro sarebbe slittato di un anno. Per impedire che il progetto perdesse la spinta – e per tenere alto il morale della truppa – Brivio ideò un Piano B: *«Usiamo il 2014 per andare a provare ogni lunedì, dopo la gara, così avremo i riferimenti per sviluppare meglio la moto!»*. Sembrava una follia, invece fu fatto davvero. La squadra ha debuttato nel 2015. Nel 2016 ha vinto la sua prima gara. Nel 2019 era in grado di puntare al titolo. Nel 2020 Joan Mir ha conquistato il titolo mondiale. E il Team Suzuki – altra nota interessante – è la squadra con il budget più basso in assoluto, tra i team ufficiali. Ma Brivio ha imparato a fare tanto anche con poco, ottimizzando le risorse.

Quando capì che non poteva permettersi un pilota superstar, Davide decise di investire sui giovani talenti, affamati di successo, ed è andato a scovarli uno per uno. Lui parlò di "politica dei giovani", e i top team lo compatirono. La sua risposta, nel 2019, quella di creare il team più giovane della MotoGP (44 anni in due!). Nel 2020 Joan Mir, quasi sconosciuto, è diventato campione del mondo. Ed era stato Davide ad andarlo a scovare in Moto2.

«Quando Lorenzo ruppe con la Ducati, nel maggio del 2018, era interessato a venire alla Suzuki. Iniziam-

QUELLA PASSIONACCIA PER I RALLY

Anche se nelle quattro ruote Brivio dovrà cercare di estrarre il meglio dalla ex Renault, sopra, dal 2021 in gara in chiave Alpine con Ocon e Alonso, la passione originaria di Davide è quella dei rally, pure in veste di versato "naviga". Eccolo in ogni caso sul podio del rally di Monza in compagnia del suo ex pupillo Valentino Rossi

mo una trattativa anche con lui, ma quando arrivammo di fronte ad una scelta – Lorenzo o Mir? – io scelsi Mir. Mi criticarono in tanti – come si poteva snobbare un pilota che aveva vinto cinque titoli mondiali? – ma per me era chiaro che Joan Mir era più funzionale di Jorge al progetto che stavamo creando: stavamo costruendo la squadra del futuro – quella per il 2021-2022 – e allora dovevamo puntare sui giovani e non ingaggiare un veterano superstar. È fondamentale capire che tutto quello che noi abbiamo fatto è stato motivato da un progetto, non c'è mai stato spazio per l'improvvisazione. E adesso la Suzuki ha i piloti giovani e già esperti, cioè forti, con cui lottare con Marquez e la Honda per i prossimi 4-5 anni».
Oggi il lavoro svolto da Davide è una preziosa eredità per la Suzuki. E adesso ogni top team della MotoGP sta cercando giovani o giovanissimi piloti…

Underdog, ossia sfavoriti, portati alla vittoria

Dunque Davide Brivio ha trascinato alla vittoria un gruppo di underdog a cui nessuno dava alcuna chance di vittoria. Ma dedicandosi a loro giorno e notte, con quel suo modo pacato di spiegare le sue idee, convincendo gli altri a seguirle, Davide aveva sviluppato uno spirito di corpo fortissimo: aveva collocato le persone giuste nei ruoli giusti, aveva accudito i piloti e assecondato gli ingegneri con ancora maggiore attenzione. Sono sempre sue, le strategie innovative riguardo alla scelta degli uomini, oppure alla preparazione della gara.

«Anche la scelta delle persone del team è stata fatta con un criterio preciso», ha sottolineato Davide, dopo la conquista del titolo 2020. *«Nel 2014 e nel 2015, sapendo che quello Suzuki sarebbe stato un progetto difficile – la moto era nuova e magari avrebbe avuto tanti problemi, poi c'era il gruppo nuovo, ecc… – cercavamo non solo persone capaci, ma anche disposte a stringere i denti. Ciò valeva per il pilota, gli ingegneri, i meccanici. Se prendi uno che viene da un top team, già vincente, non è abituato a soffrire oppure a far fronte alle delusioni; e allora non è adatto a progetti come quello che abbiamo costruito noi. Anche per i meccanici, abbiamo scelto persone che avessero passione e dedizione, ed è per questo che li abbiamo cercati nei team privati; e i più giovani, li abbiamo presi dalla Moto2. Volevo persone che considerassero un traguardo, arrivare al Team Suzuki. Non volevo gente che vedesse la Suzuki come un ripiego, perché magari era stato licenziato, o non era stato preso da altri team. Volevo una squadra di persone che desideravano essere lì, non che fossero obbligati ad essere lì. Gente che doveva essere orgogliosa, e che riteneva la Suzuki una chance professionale, per cui se la doveva giocare bene. Infatti, tranne i tre che venivano dalla Ducati, tutti erano persone che non provenivano da squadre ufficiali della MotoGP».*

Un uomo che va avanti a suon di sfide

Davide Brivio si nutre di sfide. Dopo avere raggiunto il traguardo (dunque dopo avere riportato la Suzuki alla vittoria dopo 20 anni), e proprio nei giorni in cui il suo contratto con l'azienda era in scadenza, Davide ha capito di avere completato il suo lavoro. Aveva portato la Suzuki alla vittoria, così come aveva portato la Yamaha al trionfo con la sua straordinaria e rocambolesca impresa (convincere Valentino Rossi a lasciare la Honda). Ma questa volta era finito anche il suo percorso nel mondo della moto: non ci sono più sfide degne di tanto soffrire, studiare, combattere. Perché Brivio è l'uomo delle imprese non tanto impossibili, quanto disperate. E se la sfida non c'è la inventa lui stesso: da autore e poi da regista. Studia minuziosamente i regolamenti, ed è diventato abilissimo nell'interpretazione delle loro pieghe più nascoste, cioè là dove si può scoprire come fare la differenza. Nei primi giorni di gennaio 2021 Joan Mir, appresa la notizia, ha postato una foto e un messaggio sui social: *«Grazie Davide per avermi dato la possibilità di coronare il mio sogno di diventare campione del mondo. Ti auguro il meglio per la tua nuova sfida»*. Al di là di tutto il resto, queste parole semplici scritte da un ragazzo che ha vinto la sua sfida fanno capire che razza di uomo sia Davide Brivio. ●

La Renault a un... Brivio

ECCO PERCHÉ LA SCELTA DEL CEO DEL TERZO GRUPPO AUTOMOBILISTICO AL MONDO PUÒ RIVELARSI UNA MOSSA IN PROIEZIONE DAVVERO VINCENTE

di **Alessandro Gargantini**

Nella vita, ci sono momenti in cui ci si trova davanti ad un bivio: accontentarsi o rilanciare, al costo di correre dei rischi. La storia delle corse è zeppa di situazioni nelle quali, piloti o manager di successo, si sono trovati nella situazione di dover scegliere, molto spesso dopo aver raggiunto un obiettivo particolarmente sfidante. Campioni come Stewart, Prost o lo stesso Nico Rosberg hanno scelto di fare un passo indietro e cambiare vita nel giorno del trionfo. I primi due sono rimasti legati in ruoli manageriali alle corse, il terzo si è maggiormente defilato dal mondo della Formula Uno, che oggi accoglie un nuovo protagonista, Davide Brivio. Il manager brianzolo, che ha costruito da un foglio bianco la squadra della Suzuki nella MotoGP, riportandola sul trono della categoria regina delle due ruote dopo un ventennio, ha accettato la sfidante proposta di Luca de Meo di diventare il nuovo Amministratore Delegato dell'Alpine F1, lo storico marchio scelto dalla Renault per iniziare la scalata al mondiale con Fernando Alonso ed Esteban Ocon. Mettersi in discussione è sempre un esercizio difficile, e Brivio non ha avuto alcuna remora nel farlo.

I motivi della scelta di De Meo

Brivio è la prima figura di spicco proveniente dalla MotoGP a occupare un ruolo così importante nella massima serie. De Meo, a capo del terzo gruppo automobilistico mondiale, ha visto in Brivio l'uomo e il manager in grado di riportare in alto la Renault, che manterrà il suo marchio sui propulsori delle Alpine. L'ex team principal della Suzuki è stato scelto per la sue comprovate capacità di costruire una squadra, di motivarla e trascinarla a un importante obiettivo. Alla Suzuki, Brivio ha creato una struttura partendo da zero, mostrando una filosofia vincente abbinata a spiccate qualità organizzative e di ottimizzazione

ki, Brivio ha anche mostrato di saper scegliere e valorizzare i giovani. Ha puntato con successo sulla verve di Maverick Vinales, Alex Rins e lo stesso Joan Mir, con il quale la Casa del Sol Levante è tornata regina del mondiale. Con la medesima attenzione, Brivio potrà cogliere le qualità degli junior della Renault che ha in Lundgaard, Zhou e Piastri ragazzi di elevato potenziale. Il ruolo di Amministratore Delegato di Brivio appare complementare a quello del Team Principal Marcin Budkowski, a capo delle operations a Enstone e forte di anni di esperienza alla FIA, con la quale ha un rapporto certamente privilegiato. In precedenza, Cyril Abiteboul ricopriva il ruolo di Brivio e di Budkowski. È fondamentale che si crei chiara la catena di comando, e che i ruoli di Prost e dello stesso Abiteboul, che non è stato chiarito, non creino sovrapposizioni. Lo scope di Brivio sarà probabilmente esteso anche alla valutazione di quella che potrà essere la squadra partner alla quale la Renault potrebbe fornire i propulsori a partire dal 2022. Con il passaggio della McLaren ai motori Mercedes, le power-unit progettate e realizzate a Viry-Chatillon da quest'anno sono utilizzate soltanto dall'Alpine, che avrà una livrea (mostrata a Monza) che richiama il tricolore francese, se vista lateralmente, e la Junion Jack inglese, se vista verticalmente, in omaggio della doppia sede in Francia ed in Inghilterra della squadra, che avrà una regia soprattutto italiana.

dei costi. Nel giro di sei anni, Brivio ha portato la casa di Hamamatsu sul tetto della MotoGP. De Meo ha scelto un uomo che ha il profili giusto per interpretare al meglio un processo di cambiamento epocale nella massima serie, di natura tecnica (nuovo regolamento tecnico nel 2022) e finanziaria (introduzione del budget cap nel 2021), e di massimizzarne le opportunità. Brivio è anche l'uomo che ha portato Rossi dalla Honda alla Yamaha, conquistando con il pilota di Tavullia quattro titoli iridati, gli ultimi del Dottore. È proprio Rossi ad aver trasmesso a Brivio una mentalità spiccatamente vincente. De Meo ha pragmaticamente puntato su un condottiero che ha dimostrato di saper costruire una squadra e condurla alla vittoria. Esattamente quello che serve oggi alla Renault.

FORTEMENTE VOLUTO DAL BOSS DE MEO
Davide Brivio, sopra, sembra guardare agli alti traguardi della sfida in casa Alpine, fortemente voluta dall'Amministratore Delegato della Renault Luca De Meo, in alto. Un programma che avrà nel rientrante Alonso, nell'altra pagina durante i test Renault, il fulcro e l'ipotizzabile punto di forza

Il ruolo di Brivio

Presso la squadra con sede a Enstone, Brivio troverà in Alonso l'esperienza e la voglia di vincere che aveva già apprezzato in Rossi. Il pilota di Oviedo ha un contratto biennale con la Renault e ha l'obiettivo di accompagnarla nel passaggio al nuovo regolamento tecnico, che ci si attende possa contribuire a livellare i valori in campo, e di vincere il suo terzo titolo iridato. Si può certamente affermare che il ruolo di Alonso alla Renault sia sovrapponibile a quello di Rossi ai tempi della Yamaha. Nella sua esperienza alla Suzu-

Brivio dovrà fare i conti con una realtà diversa

De Meo ha avuto l'opportunità di interagire e apprezzare le doti di Brivio quando occupava il ruolo di responsabile marketing della FIAT, per alcune stagioni main sponsor della Yamaha nella Moto GP. La scelta di puntare su Brivio porta a De Meo certamente anche delle incognite e delle aree da esplorare, visto che ci sono inevitabilmente delle sostanziali differenze tra la Moto GP e la Formula Uno, dove c'è una maggiore specializzazione, la componente tecnica è decisamente più estesa ed è più semplice ricondurre le performance a parametri oggettivi. Nelle ruote coperte l'aspetto tecnico e la specializzazione sono più spinti. Le dimensioni di un team della Moto GP sono nettamente più contenute rispetto ad una squadra di Formula Uno, dove ogni team è formato da diverse aree tecniche, che di fatto sono dei compartimenti stagni composti da numerose persone che vanno organizzate nel loro lavoro in sede. Inoltre, rispetto alle moto, nella Formula 1 è molto più semplice "oggettivizzare" le prestazioni, essendo quest'ultime maggiormente riconducibili a parametri tecnici. Questo, perché nelle moto il fattore umano conta infinitamente di più e le squadre lavorano moltissimo sul feed-back dei piloti, dato che i commenti e le sensazioni di chi è alla guida contano tantissimo. Se un pilota non ha feeling con la moto, si perdono facilmente anche due secondi al giro. In Formula Uno, il delta attribuibile al pilota difficilmente va oltre i cinque/sei decimi. Brivio potrà invece portare un approccio innovativo e inedito, avendo un back-ground diverso rispetto a chi è da tanto tempo dentro allo stesso business. In un modo molto specializzato come la Formula Uno, a volte capita che ci si perda davanti alle decisioni apparentemente facili. ●

Tavares Ceo da corsa

VI RACCONTIAMO LA PASSIONE DEL NEO AMMINISTRATORE DELEGATO DI STELLANTIS. DIECI ANNI DA RALLISTA POI IL PASSAGGIO ALLE AUTOSTORICHE. ECCO PERCHÉ CON LUI ALFA ROMEO, MASERATI E ANCHE LANCIA POSSONO SPERARE IN UN FUTURO DA COMPETIZIONE

di **Andrea Cordovani**

Tenere giù il piede destro sul pedale dell'acceleratore è mestiere che Carlos Antunes Tavares, nuovo Ceo di Stellantis, conosce alla perfezione. Ha raccontato tempo fa: *«Mi piace competere. Ho ancora davanti agli occhi le immagini dell'ultimo Rally di Montecarlo per autostoriche che ho disputato. Eravamo su una prova speciale completamente ghiacciata e ho ingaggiato un testa a testa con un pilota che mi precedeva. L'adrenalina è salita alle stelle finché la mia navigatrice non mi ha calmato. Ma uno sportivo deve sempre cercare di andare oltre. E il mio mestiere è far sì che la mia squadra ragioni allo stesso modo».* La sua unica passione sono le auto e i motori. Quando non si diletta con le vetture d'epoca, che custodisce nel garage della sua casa alle porte di Parigi, si getta nella mischia delle corse per autostoriche. D'altronde nella clausola che tredici anni fa ha spuntato nella firma del contratto con PSA, c'era la possibilità di poter disputare almeno 22 corse all'anno. L'unico

MI PIACE COMPETERE: UNO SPORTIVO DEVE SEMPRE CERCARE DI ANDARE OLTRE. E IL MIO MESTIERE È FAR SI CHE LA MIA SQUADRA RAGIONI ALLO STESSO MODO

CARLOS TAVARES

vizio del manager portoghese nato a Lisbona nel 1958, un vero car guy, come nel mondo delle case automobilistiche si chiamano quei manager capitati lì non per caso ma perché l'auto rappresenta la loro vita. Il circuito di Estoril ha fatto scoccare in lui la scintilla della competizione ma è nei rally che, almeno inizialmente, Carlos Tavares ha gettato tutta la sua passione.

Dieci anni da rallysta

Dentro una carriera da manager che prendeva forma e consistenza in Renault, Tavares s'è ricavato scampoli di vita da rallista. Per una decina d'anni (dal 1983 al 1993) ha dato sfogo alla sua passione. Una carriera tutta al volante di vetture della Regie, ai più sconosciuta, ma che abbiamo pazientemente ricostruito. Il manager portoghese muove i primi passi nel mondo dei rally ben trentotto anni fa. È il 1983 quando si presenta al via della prima gara, il Rallye de Dunkerque, tutta su asfalto. Al volante una Renault 5 Alpine si piazza 46esimo assoluto, rompe il ghiaccio e l'anno seguente al Rally des 12 Trevaux d'Hercule, corso nel mese di ottobre, artiglia l'8° posto assoluto, miglior risultato di tutta la sua carriera in controsterzo, colto guidando la fida 5 Alpine in coppia con Bruno Cebile che a lungo sarà suo secondo nelle avventure in prova speciale. Nel 1985 allarga i suoi orizzonti fuori da quella Francia che ha tenuto a battesimo i suoi inizi. E con una R5 Gt Turbo è 20° al Rally Principe d'Austurie (in Spagna). Da buon lusitano non resiste al fascino di Madeira, la bellissima sfida sull'isola dell'Atlantico, un must del rallismo portoghese. Tavares lo disputa per sei volte dal 1986 al 1991 raccogliendo tre ritiri e un 13° posto come miglior risultato arpionato a bordo dell'ingombrante Renault 21 Turbo. La sua carriera da rallista si chiude nel 1993 con due rally disputati in Portogallo e conclusi con un ritiro e un incidente. In totale corre 38 rally in dieci anni di attività. Ne conclude 30 e alza bandiera bianca nei restanti otto. Poi in seguito entreranno in gioco le autostoriche. Non è raro trovarlo in pista al volante di una monoposto di F.3 (corre nel campionato storico francese) oppure mentre collauda direttamente le vetture sport prototipo di Peugeot. È lui l'apripista e starter della 88ª edizione della 24 ore di Le Mans. E prima di dare il via alla gara, si è messo al volante del prototipo 908 Peugeot per una dimostrazione. Tavares possiede, tra le altre, una Formula 3 motorizzata Alfa Romeo degli anni Ottanta, una Peugeot 104 preparata per correre i rally ed un Lola T70.

UNA LUNGA STORIA AL VOLANTE
Carlos Tavares al via del Rally di Montecarlo Storico del 2020. Il nuovo Ceo di Stellantis ha un lungo passato nei rally con una carriera al volante che è durata una decina d'anni a cavallo tra gli Anni 80 e l'inizio degli Anni 90

Alfa-Maserati-Lancia

Non tutti i brand della galassia Stellantis arrivano alla fusione nello stesso stato di forma. C'è chi brilla, come Jeep e Peugeot, e chi ha bisogno di essere rilanciato, come Ds, Alfa Romeo e Maserati. Tutto da decidere, poi, il futuro di Lancia. La prima domanda a cui il Gruppo dovrà rispondere è se tutti i marchi di FCA e PSA potranno sopravvivere negli anni a venire. L'unica speranza per Lancia, però, potrebbe essere Tavares (che tra l'altro ha intenzione di partecipare al prossimo rally di Montecarlo storico al volante di una Stratos), che ama le belle auto e che potrebbe provare a compiere un miracolo, rilanciandola e riposizionandola dove dovrebbe stare, ovvero a competere con Audi e Mercedes. Piattaforme e tecnologie ci sarebbero, ma il problema potrebbero essere le risorse, specie perché quelle disponibili sono destinate ai piani di rilancio di Alfa Romeo e Maserati. Un rilancio che per i due marchi italiani potrebbe trovare una strada per il ritorno nel mondo delle corse, un sogno da cullare con al comando un manager come Tavares, l'uomo che ha salvato Peugeot e che adesso è ai vertici della corazzata da 170 miliardi di euro di fatturato e un valore in borsa attorno ai 45 miliardi di euro. E che ha davanti a se la sfida più importante, quella di far brillare Stellantis.

La versione di Peterhansel

MENTRE LA DAKAR AFFRONTA LA SETTIMANA DECISIVA PER L'ASSEGNAZIONE DELL'EDIZIONE 2021, IL LEGGENDARIO FRANCESE, SI CONFESSA CON AUTOSPRINT

di Maria Guidotti

«I conti si fanno alla fine. Il fascino di questa corsa è che non sai mai cosa accadrà. Prima devi finirla, poi puoi vincere». Stephane Peterhansel abbassa lo sguardo, come per scaramanzia, e cambia discorso. La faccia perennemente abbronzata è solcata da profonde rughe. Da uomo vissuto, si porta addosso i segni del rally più spietato del mondo. Nessuno ha vinto quanto lui, in moto o in auto. Per tutti Stephane Peterhansel è la Dakar. Sempre a cavallo delle dune dal 1988 ad oggi, dal Senegal all'Arabia Saudita passando per il Sudamerica. Uomo squadra, il leggendario francese è letteralmente adorato nel team Mini x-raid, una piccola cittadella fortificata sul bivacco di questa Dakar 2021 diventato una sorta di bolla sterilizzata nel deserto saudita. È stato proprio questo transalpino gentile quanto determinato, a regalare al team di Sven Quandt la prima vittoria sulla Mini nel 2012 per poi ripetersi nel 2013. Dal grande capo all'ultimo dei meccanici, tutti hanno continuato a portarlo nel cuore anche quando, nel 2015 – attirato dalle sirene della Peugeot – aveva voltato loro le spalle per proseguire la sua carriera nel team più danaroso e ambizioso al via. Quell'anno finì undicesimo, forse una delle sue peggiori Dakar a causa della gioventù del progetto. Il caloroso applauso degli uomini della Mini imbarazzò profondamente i vertici Peugeot. La macchina non era all'altezza dell'uomo. Con il ritiro della Casa francese a fine 2018, nel 2019 Peterhansel è tornato in casa "Quandt" questa volta alla guida di una Mini John Cooper Works Buggy.

Leader della generale dopo cinque tappe di una Dakar che si preannuncia quanto mai aperta e imprevedibile, Peterhansel non si considera il favorito anche se al bivacco tutti sanno che – ancora una volta – questa Dakar sarà una storia tra lui, il suo compagno di squadra nel team Mini x-raid Carlos Sainz, vincitore della scorsa Dakar, la prima in Arabia Saudita, e il principe del Qatar Nasser Al-Attiyah su Toyota Hilux.

> IL FASCINO DI UNA CORSA COME QUESTA È CHE NON SAI MAI COSA ACCADRÀ. PRIMA DEVI FINIRLA E POI EVENTUALMENTE PUOI VINCERLA
>
> STEPHANE PETERHANSEL

- Qual è la filosofia di questa edizione del rally?

«Ogni tappa è molto varia, non ci sono mai più di 100 chilometri con lo stesso tipo di terreno. Passiamo da dune di sabbia a passaggi nei letti dei fiumi, canyon, pietraie e piste rapidissime. Da una parte non ci si annoia mai (ride)*, dall'altra questo cambio costante di fondo spezza il ritmo. Quando inizi a prendere confidenza, cambia terreno, puoi passare da spingere il gas a fondo a passaggi tecnici dove si va piano. L'intento dell'organizzazione è di ridurre la velocità, in realtà il ritmo non è mai stato così alto come quest'anno e questi cambiamenti rappresentano una sfida ulteriore perché devi fare un reset a livello di guida, ma anche mentale».*

- Pronti-via, si sono visti subito dei distacchi molto importanti.

«Con la prima speciale, la gara è entrata subito nel vivo e già dopo le prime tre tappe sono rimasto sorpreso dal gap tra i piloti di punta. Io e Nasser siamo vicini, ma per esempio Carlos (Sainz) è cascato in un errore di navigazione il terzo giorno nell'anello intorno a Wadi Ad-Dawasir per sprofondare quarto a 33'34". Un'enormità. Recuperare poi non è scontato perché ogni giorno la navigazione si fa sempre più aggressiva. La quinta tappa è stata per ora la più tosta. Iniziava con un plateau di rocce dover era difficile vedere le piste, poi terreno rotto e infinite dune».

SEMPRE A CAVALLO DELLE DUNE
Sempre a cavallo delle dune dal 1988 fino ai giorni nostri, Stephane Peterhansel è un'autentica leggenda della Dakar. E anche in questa edizione sta provando a far saltare il banco

- Come vede la corsa?

«Probabilmente sarà diverso nella seconda settimana. Prima della giornata di riposo ci addentreremo nell'Empty Quarter, la distesa di sabbia più grande al mondo. È un deserto aperto, ma poi cambierà con passaggi di montagna, canyon. Dall'esperienza dello scorso anno, la seconda settimana si preannuncia molto più difficile e impegnativa. Ricordo ancora l'incubo delle forature che hanno compromesso la nostra corsa l'anno scorso».

- Negli ultimi anni la Dakar è diventata una corsa sprint. L'unica strategia è l'attacco?

«Ci sono dei concorrenti che sono velocissimo, per cui se vuoi stare con loro devi attaccare sempre».

- Come si vince una Dakar?

«Africa, Sud America o Arabia Saudita la corsa non cambia: devi spingere al massimo, limitando al minimo gli errori».

- Conoscere molto bene David Castera, aiuta a interpretare al meglio questa Dakar che il boss della ASO ha voluto disegnare e validare chilometro dopo chilometro?

«I roadbook sono ben fatti. Se segui bene il CAP è difficile perdersi. David ha sempre creduto nell'importanza della navigazione e questo spiega l'introduzione del nuovo sistema della consegna dei roadbook al mattino poco prima dell'inizio della speciale. Quanto alla concezione del rally, credo che la chiave quest'anno sia interpretare al meglio questo cambio costante di ritmo e terreno».

LA DAKAR 2021 SI CONCLUDE IL 15 GENNAIO

L'edizione 2021 della Dakar in versione Arabia Saudita si conclude venerdì 15 gennaio dopo la disputa di 12 tappe cronometrate

QUANDO INDOSSO IL CASCO, ENTRO IN UNA MODALITÀ PER COSI DIRE DA KILLER, MA A CASA CON MIA MOGLIE ANDREA SONO UNA PERSONA COMPLETAMENTE DIVERSA

STEPHANE PETERHANSEL

- L'introduzione del roadbook elettronico per i piloti elite rappresenta una sfida ulteriore?

«Sono contento di queste novità. Aver eliminato i map men, la preparazione del percorso con Google Earth ha rimescolato le carte. Anche la presenza di telecamere aggiuntive nell'abitacolo dovrebbe eliminare i furbetti».

- A proposito di map man, Edouard Boulanger, il suo nuovo co-pilota, è conosciuto per essere il map man più famoso di tutto il bivacco.

«Edouard non ha una grande esperienza come copilota e non ha familiarità con i roadbook cartacei. Ha iniziato da subito a lavorare con l'ipad e Google Earth per cui per lui non c'è stata transizione e devo dire che per lui è facilissimo. La sua esperienza di map man fa la differenza perché, pur ricevendo il roadbook al mattino, in poco tempo riesce ad avere una visione globale del terreno di gioco. Quando cerchiamo un CAP, Eduard è capace di leggere il terreno e in una frazione di secondo è in grado di indicarmi il miglior passaggio attraverso un canyon o una montagna. Questo ci permette di fare la differenza. È una somma di qualità: ha feeling per il terreno e la direzione da prendere, intuito ed esperienza».

- Ogni anno nelle auto si rinnova la sfida tra buggy e quattro ruote motrici.

«Non posso dire quale sia la soluzione migliore. Io preferisco le due ruote motrici, perché da sei anni guido dei buggy. Dipende molto dal terreno. Nella prima settimana del rally abbiamo visto abbastanza equità».

- Nasser Al-Attyah ha detto che la sua Mini vola...

«Nasser si lamenta sempre. L'anno scorso ha pianto tutto il rally dicendo che la nostra vettura era più veloce. Quest'anno nei primi tre giorni si è imposto vincendo due tappe, quindi non capisco...».

- Come è l'atmosfera con il suo compagno di squadra Carlos Sainz?

«Carlos è un pilota molto esigente e chiede molto al team. Abbiamo una bella relazione. C'è rispetto tra noi e anche l'anno scorso c'è stato molto spirito di squadra».

- Nella Dakar ci sono ordini di scuderia?

«Al momento è troppo presto, ma in caso di distacchi molto importanti il team può decidere una strategia di squadra per cui la macchina più indietro aiuta l'altra a vincere».

- È leader senza aver vinto una speciale.

«Mi è già successo, e alla fine ho vinto la Dakar, per cui non mi preoccupo. L'obiettivo è la vittoria del rally. Incrociando le dita, per ora è andato tutto bene, anche con la macchina».

- Quest'anno festeggia la sua 32esima Dakar. Dove trova la motivazione di rimettersi in gioco ogni volta?

«Credo che abbiamo la fortuna di guidare delle macchine eccezionali su un terreno di gioco meraviglioso. Amo la Dakar per la bellezza dei paesaggi, lo spirito della corsa e la competizione. Tutta la mia vita ruota intorno alla competizione».

- Killer in pista, come è Peterhansel a casa?

«Quando metto il casco, entro in una modalità da "killer". La corsa davanti tra me, Carlos e Nasser è spietata. Abbiamo tutti la stessa mentalità vincente, condividiamo la stessa determinazione. Se ci mettiamo in testa un obiettivo, vogliamo raggiungerlo. Punto. A casa, invece, sono una persona completamente diversa. Andrea (Mayer), mia moglie, può confermartelo. Lascio prendere a lei tutte le decisioni della vita quotidiana. Quando non sono sui rally, divido la mia vita tra la Corsica e la Svizzera. Forse nelle corse, come nella vita, il principio non cambia. Credo sia fondamentale conoscere i propri limiti, senza spingersi oltre. Riservo la competitività alle corse, nella vita di famiglia sono un tipo tranquillo».

- Come si vede Stephane Peterhansel oggi?

«Un uomo felice». ●

Le cose buone di una **volta**

LA DAKAR CLASSIC ATTIRA MOLTE ATTENZIONI E CI RIPORTA ALLE ATMOSFERE DEL PASSATO CON UNA GARA DI REGOLARITÀ RISERVATA ALLE VETTURE CHE HANNO CORSO IL RAID PRIMA DEL 2000

Ricordate la Porsche 911 SC 3.0 con i colori della Rothmans, i mitici buggy due ruote motrici del Team Sunhill, vere icone per i viaggiatori dei primi anni '80, le muscolose Range Rover V8, le Mitsubishi Pajero V6 e ancora la Nissan Patrol, una delle macchine preferite dai privati che si sfidavano nel Teneré quando la Dakar si correva ancora nel Continente Nero.
Al suo secondo mandato da Direttore della Dakar, David Castera ha voluto portare un pezzo della leggendaria Paris-Dakar, quella vera, all'interno del bivacco della Dakar 3.0, sempre più tecnologica e sterilizzata, e non solo a causa della pandemia.
È nata così l'idea della Dakar Classic, una gara di regolarità riservata alle vetture che hanno corso la Dakar prima del 2000. Per la realizzazione del percorso e la gestione di questa animata carovana dai colori vintage, Castera si è affidato all'esperienza di Yves Loubet, organizzatore del Marocco storico e profondo conoscitore della Dakar di un tempo. *«Io organizzo una gara tipo rally, tipo il Sanremo, ma è da 5 anni che lavoro al progetto di portare le vetture storiche in fuoristrada, perché finora non esisteva. Per fare questo sono andato a scartabellare gli archivi e ho sfogliato le pagine della storia di Jean-Claude Bertrand, la referenza nei rally raid. È stato un personaggio incredibile, è lui il padre del rally raid, prima con il Bandama Rally e poi con il Costa d'Avorio – Costa Azzurra, il famoso rally Abidjan-Nice che nell'edizione che partiva il 25 dicembre 1975 vide tra i partecipanti anche un certo Thierry Sabine, l'ideatore della Dakar. Thierry ha assorbito tutto da Betrand, anche il suo sogno di fare il 5-5, la corsa alla scoperta di cinque deserti in cinque continenti. Il sogno divenne realtà, o quasi, perché la nave partì con tutte le macchine in stiva, ma sparì e fu trovata solo due anni dopo a Beirut. Thierry però utilizzò le ricognizioni effettuate in Africa per il 5-5 per la sua mitica corsa che è diventata la regina dei rally raid: la Paris-Dakar".*

GUSTO CLASSIC
Tra i 24 al via nella Dakar Classic sono impegnati anche gli italiani Carcheri-Musi con una Nissan Patrol Y61 del 1998. Al via della manifestazione le vetture che hanno fatto la storia della Parigi-Dakar

Parlare con Loubet al bivacco di Ryadh è un tuffo senza paracadute nelle pieghe del mito della Paris-Dakar, quando ancora le corse si disegnavano partendo dalle carte geografiche con bussola e compasso. *«Il percorso della Dakar Classic è stato ideato con la stessa filosofia con cui si disegnava il roadbook del leggendario rally in Africa. Ai tempi si contornavano sempre le dune, perché i mezzi di allora,*

IL PERCORSO DELLA DAKAR CLASSIC È STATO IDEATO CON LA STESSA FILOSOFIA CON CUI SI DISEGNAVA IL ROAD-BOOK DEL LEGGENDARIO RALLY IN AFRICA

YVES LOUBET

macchine piccole e due ruote motrici, non avevano assolutamente la potenza necessaria. In realtà si macinavano chilometri da un punto all'altro, solo questo».

Il percorso della Dakar Classic è nato con questa filosofia, con un percorso vario che miscela sabbia, fondo arenoso ma compatto, terreno roccioso e piste più veloci. *«Devo confessarti che sono tutti contenti. Alla partenza c'è chi canta, chi balla, chi ride e l'arrivo al traguardo è un orgasmo!*», confessa Yves Loubet, innamorato, come i piloti, di questa corsa storica che tiene viva l'anima dei rally raid.

Ma chi sono questi gentlemen di un tempo, gli avventurieri veri, nostalgici e romantici allo stesso tempo? La paura del Covid ha dimezzato gli iscritti (24 equipaggi), ma per il prossimo anno se ne prevedono almeno il triplo perché la febbre per questi veicoli che hanno fatto la storia ha contagiato tutti al bivacco.

Tra i partecipanti al via giovani e meno giovani, tutti con qualche Dakar alle spalle. Come lo spagnolo Pere Maimi Codina che di Dakar ne ha fatte 18, tutte in Africa (4° in camion il suo miglior risultato), in gara con una Range Rover 3.5 pre 86. L'equipaggio femminile composto dall'americana Amy Lerner e la belga Sara Boassaert con la Posche 911 Rothmans.

I francesi Verdaguer marito e moglie alla guida del boogy della Sonhill, vera icona di questa Dakar Classic. Tra gli iscritti anche due italiani, Luciano Carcheri e Roberto Musi alla guida di una Nissan Patrol Y61 del '98. La storia d'amore tra Carcheri e la Dakar risale al 1992, quando Luciano debuttò come motociclista con Yamaha. Seguirono otto partecipazione in Africa, sette in moto e una in auto, a bordo proprio della Nissan Patrol con cui il ligure corre quest'anno in Arabia Saudita.

«*Mi sono emozionato al via, al volante di un mezzo con cui ho corso in Africa nel '98 da co-pilota. Quell'anno ricorreva il ventennale del rally per cui il percorso fu durissimo: 11.000 km da Parigi a Dakar. Allora il sogno era il viaggio, la scoperta di un continente sconosciuto. Oggi la passione è invariata, anche se sono passati degli anni. Nella vita Luciano ha sempre lavorato tra i motori grazie ad una officina di motocicli. "Avevo voglia di tornare a correre e l'Arabia Saudita ricorda i paesaggi africani, soprattutto il nord, la regione di Neom e Ha'il con deserti che richiamano la Libia e l'Algeria*».

A fianco di Luciano, il bolognese Roberto Musi, preparatore di auto da corsa e un uomo che dei viaggi in Africa ne ha fatto un lavoro, oltre ad aver partecipato alla Dakar in assistenza. *«Sono cresciuto con il sogno della Dakar sahariana. Mi ero iscritto al via come pilota nell'edizione del 2008, quella che fu cancellata per la paura di attentati in Mauritania, anche io avevo voglia di tornare e devo dire che la Nissan Patrol era una gran bella macchina. Nonostante la carrozzeria in fibra di carbonio, è nata per essere un carrarmato, molto robusta e pesante con un motore 4500 6 cilindri a benzina*».

Il discorso scivola inesorabilmente a quando si correva in Africa. Luciano riprendere la parola. *«Il ricordo più bello? Nel '95 all'ultima tappa ho rotto la moto. Era praticamente divisa in due perché si era spezzato l'asse di sterzo. Mi mancavano dei pezzi, così quando sono riuscito ad assemblare la moto, l'avantreno faceva un gioco di 20 centimetri. Feci così l'ultima tappa fino al traguardo. Ma la cosa curiosa è che mentre lavoravo sulla moto, sporco e sudato, sedeva a mio fianco Jacky Ickx , impeccabile con la sua camicia bianca. Mi guardava senza proferire parola. L'ho rivisto 13 anni dopo al Rally dei Faraoni e gli ho chiesto se si ricordava.* "Come dimenticare", *mi rispose. Questa era la Paris-Dakar*».

Una Toyota da Jari-Matti

INTERVISTA AL NUOVO TEAM PRINCIPAL, LATVALA: «PASSARE DA ESSERE COMPAGNO DI SQUADRA A BOSS È UN BEL SALTO. MA L'OBIETTIVO RIMANE DI CONQUISTARE IL MAGGIOR NUMERO DI TITOLI»

di Marco Giordo

Jari-Matti Latvala non poteva ricevere un miglior regalo di Natale da parte di Akio Toyoda, la sua nomina a Team Principal del Toyota Gazoo World Rally Team. È stata infatti per lui una gradita sorpresa, ma da tradizionalista qual è Toyoda, che da buon giapponese guarda alla sostanza delle persone, c'è però poco da sorprendersi di questa scelta. Il boss della casa nipponica lo ha messo a capo della sua struttura, ritenendolo persona degna di massima fiducia, quella fiducia che Jari-Matti si è conquistato sul campo. Latvala infatti ha interrotto il suo status di pilota ufficiale Toyota dopo tre stagioni alla fine del 2019, poi nel 2020 aveva corso sempre sulla Yaris in Svezia fermandosi subito. Si era poi visto in azione durante la scorsa stagione solo in veste di pilota di auto storiche su una Toyota Celica 4WD del suo team (JML-Sports), con la quale ha partecipato al campionato finlandese navigato da Juho Hanninen. L'ormai "ex pilota" di Tuuri, vista la sua popolarità ed empatia aveva poi continuato a fare l'uomo immagine e l'ambasciatore per la casa nipponica, e questa sua fedeltà (aveva anche rinunciato a correre di nuovo in MSport) e la sua proverbiale sincerità sono di sicuro state messe sul piatto della bilancia nel paese del Sol Levante al momento della scelta. Ad affiancare Jari-Matti in questa sua nuova avventura da Team Principal nel team nipponico ci saranno gli stessi uomini che collaboravano con Tommi Makinen. Vale a dire il direttore sportivo Kaj Lindstroem, a cui si affiancherà Jarmo Lehtinen che così ritorna alla Toyota, il direttore tecnico Tom Fowler e il Project Director Yuichiro Haruna, con tutti e tre i piloti ufficiali che sono stati confermati. Due sono delle vecchie conoscenze di Latvala sui campi di gara, vale a dire il 7 volte "world champion" Sébastien Ogier ed il gallese Elfyn Evans, e poi c'è il baby prodigio finlandese Kalle Rovanpera, un ragazzo che Latvala conosce da sempre, essendo il figlio del suo amico Harri. Ci sarà inoltre anche una quarta Yaris per Takamoto Katsuta, un pilota in piena crescita vista anche la sua recente vittoria nella power stage a Monza, un driver su cui i giapponesi puntano molto.

Parla Jari-Matti

- Si aspettava di diventare Team Principal della Toyota? Le erano arrivati dei segnali in merito dal Giappone?

«No, francamente non me lo aspettavo. Dal Giappone mi avevano contattato ad agosto, chiedendomi cosa avrei fatto nel 2021. Ho spiegato loro che l'idea era quella di correre due gare del mondiale con la Yaris Wrc, una delle quali sarebbe stata la Finlandia. Poi da quel momento non ci siamo più sentiti, e loro non mi hanno mai detto niente sino alla fine quando mi hanno offerto il ruolo di Team Principal».

- L'attaccamento alla Toyota, la sua sincerità, la conoscenza del team sono state determinanti in questa scelta?

«Io sono sempre stato leale con tutti, e so che questo per i giapponesi è un valore umano molto importante. In due parole, gli impegni presi vanno mantenuti, io sono fatto così. Nel 2017 quando sono passato alla Toyota mi sono trovato subito bene nel team, e poi a me le vetture da rally Toyota sono sempre piaciute, ero contento di poterne

AL POSTO DELLO "ZIO" TOMMI
Finita la sua avventura da pilota ufficiale, Jari Matti Latvala è pronto per la nuova sfida da team principal Toyota Wrc al posto di Tommi Makinen

finalmente guidare una. Conosco tutti nella squadra, so come è strutturato il team, e di sicuro anche questo avrà indubbiamente contribuito nella loro scelta».

- Le fa paura questa nuova sfida?

«Conosco che tipo di lavoro devo fare e so anche quali sono i rischi a cui vado incontro. Sarà una bella sfida e so che se non arriveranno i risultati alla fine tutti cercheranno di trovare in me il capo espiatorio. Sarà una bella avventura».

- Ha un piccolo team (JML-Sports) per correre nelle storiche con la Celica, ma ora cambia tutto, le dimensioni sono nettamente diverse. Cosa le hanno trasmesso Wilson, Capito e Makinen nell'interpretare il nuovo ruolo di Team Principal?

«Sicuramente sono esperienze che mi torneranno utili, così come quella avuta nel 2004 quando a 20 anni sono partito militare. Lì ti educano ad essere leader, che è un elemento importante in questo lavoro di Team Principal. Io comunque avrò un ruolo diverso rispetto a quello di Tommi Makinen, perché lui era il leader, il capo del team. Adesso invece ci sono quattro dipartimenti con a capo Kaj Lindstroem in quello sportivo, Tom Fowler nel settore tecnico e Yuichiro Haruna nel ruolo di Project Director. Io invece mi devo occupare di coordinare, di far sì che si lavori in armonia e in sinergia, motivando tutti quanti a dare il massimo. Per esempio durante la gara io parlo con Kaj, sono sempre a stretto contatto con lui e con i piloti, do la mia opinione ma alla fine la decisione tattica spetta a lui. Voglio però che tutti parlino con me e mi spieghino le loro esigenze, non ci devono essere barriere, il contatto prima di tutto per trovare insieme la soluzione ai problemi».

- Che stimolo le da lavorare con Ogier, Evans e Rovanpera?

«È una situazione se vogliamo divertente (ride ndr)*, non so se sia mai successa una cosa simile in passato perché sino a ieri correvo con loro nella stessa squadra. Passare da essere compagno di squadra a "boss" è un bel salto. Ogier è un pilota che ha vinto sette titoli mondiali, ha un bagaglio*

SONO SEMPRE STATO LEALE CON TUTTI, E SO CHE QUESTO PER I GIAPPONESI È UN VALORE DAVVERO MOLTO IMPORTANTE

JARI MATTI LATVALA

importante di esperienza ed adeguate conoscenze per sapere quello che fa. Con uno come lui l'importante è fare in modo che sia sempre contento. Ne so qualcosa io, che quando correvo in Volkswagen come ho scritto nel mio libro, nel 2016 in Argentina avevo capottato perché si era rotta una sospensione. Il team invece mi aveva accusato che ero stato io ad uscire di strada nella speciale di Los Gigantes nella parte finale della seconda tappa, lasciando così via libera a Paddon. In questi casi un pilota perde la motivazione giusta, e la cosa a me durò sino a fine stagione. In quell'occasione capitò a me una cosa che è sempre da evitare con un pilota, metterlo in discussione».

- Si è parlato molto del suo libro in Finlandia. Perché?

«Parlo della mia carriera, sin da quando da bambino seguivo mio papà Jari, che è stato un buon rallista. Si è messo spesso in evidenza all'Arctic Rally, che ha chiuso 3° assoluto nel 2001 su Ford Escort Wrc, e sempre quell'anno finì 11° assoluto al Safari su Mitsubishi Lancer Evo VI. Poi parlo della mia carriera dai kart sino alle ultime stagioni in Toyota, svelando anche dei retroscena inediti come quello dello sfortunato Rally di Argentina».

- Avete una Yaris sempre competitiva, programmi di sviluppo per questa stagione?

«Per forza dobbiamo farli, altrimenti facciamo come avevamo fatto nel 2010 con la Ford che ci eravamo concentrati solo sullo sviluppo della nuova Fiesta, favorendo la Citroen che risultò per tutto l'anno più veloce. Dovremo continuare quindi ad effettuare lo sviluppo per restare competitivi, obbligatoriamente».

- Quando inizierà a girare la nuova Wrc ibrida?

«Ci stiamo lavorando sopra, impossibile dirlo ora quando la vedremo all'opera. Una cosa è certa, voglio guidarla anche io non per fare dei test, non è il mio attuale lavoro, ma per capire qual è il feeling che proveranno i piloti quando si siederanno al volante».

- Il programma Yaris R5 a che punto è? E quello della Yaris la R2?

«Al momento il focus è lo sviluppo della nuova Wrc ibrida, poi penseremo al programma clienti. Sarebbe interessante oltre che occuparsi della R5, dove c'è molta concorrenza, sviluppare anche una R3, un segmento in cui vetture ce ne sono molte meno in giro dove sicuramente i clienti non mancheranno».

- Come vede e cosa si aspetta dal mondiale 2021?

«La situazione nel mondo sembra in via di miglioramento. Dopo Montecarlo e l'Arctic (se si farà ndr) speriamo di avere gare normali con la stessa lunghezza del passato, non rally più corti come ora. E poi con il pubblico e senza problemi, è questo il mio primo augurio. Poi per il resto sarà come sempre una mission quella di vincere più titoli possibile, sappiamo bene tutti che è questa la filosofia della Toyota, far bella figura e primeggiare».

- La rivedremo da pilota, magari al Prealpi Master Show dal suo amico Gabriele Favero?

«Sicuramente correrò ancora nelle gare storiche, sarebbe bello fare però un'ultima gara del Wrc quando avrò 40 anni. Non ho però ancora deciso quale. Bisognerà ancora aspettare un pochino». ●

LA SCHEDA DEL PILOTA JARI-MATTI LATVALA	
Ha 34 anni, è nato a Toysa (FIN) il 3 aprile 1985	
Esordio nel mondiale	Galles 2002
Prove mondiali disputate	209
Rally mondiali vinti	18
Podi mondiali	67
Prove speciali vinte	539
Power stage vinte	15
Totale punti conquistati	1668
Miglior piazzamento nel mondiale	Vice campione del mondo 2010, 2014 e 2015; 3° nel 2012 e 2013; 4° nel 2017 e 2018

C'È DA RISOLLEVARE L'IMPAZIENTE GALLESE
Svanito il sogno della conquista del suo primo titolo iridato, Elfyn Evans riparte da quell'uscita di strada nella Bergamasca che durante il Rally di Monza ha trasformato in incubo la sua stagione. Risollevare il morale dell'impaziente gallese diventa prioritario per il nuovo team principal Latvala

Montecarlo apre il 2021

L'EFFETTUAZIONE DELLA GARA D'APERTURA DELLA SERIE IRIDATA È STATA CONFERMATA VARATO UN NUOVO PERCORSO. YPRES INSERITO NEL NUOVO CALENDARIO

L'**89ª edizione** del Rally di Montecarlo, prima prova del Campionato del Mondo Rally 2021, si svolgerà regolarmente. La gara ha ricevuto il semaforo verde dalle autorità francesi, confermando il suo percorso. L'organizzazione ha infatti accettato le disposizioni della prefettura e adeguerà gli orari delle prove al nuovo coprifuoco in vigore che in Francia inizia la sera alle ore 18. Il nuovo percorso sarà disponibile ad inizio settimana, quando AS esce in edicola, e dovrebbero essere confermate tutte e 15 le prove speciali che interesseranno i dipartimenti delle Hautes Alpes, Alpes de Haute-Provence, Drôme, Isère ed Alpes-Maritimes. L'unica prova in forse è il secondo passaggio sulla speciale di Montauban il venerdì sera. Quella del 110° anno di storia della corsa monegasca sarà un'edizione che vede un percorso modificato dell'85% rispetto all'ultima edizione, e che con i suoi 279,88 km cronometrati (che potrebbero essere ridotti a 257,64) sarà il "Monte" più corto della storia, a causa del periodo di emergenza causato dal Covid-19. Confermato l'annullamento del classico shakedown vicino a Gap per evitare assembramenti di pubblico.

Novità del calendario

La Wrc Promoter ha ufficializzato che il Belgio farà parte del calendario del mondiale 2021, il Rally di Ypres ospiterà infatti una manche del campionato nella seconda metà di agosto. Non saranno così gli asfalti dell'Irlanda del Nord ad ospitare la prova britannica del WRC al posto del Galles, che così dopo diverse decadi a causa dell'inarrestabile escalation in quella regione della pandemia abbandona temporaneamente la serie iridata. Non è stata inoltre ancora ufficializzata la data di svolgimento dell'Arctic Rally, che si vocifera dovrebbe ospitare a fine febbraio la seconda manche del campionato.

I Principali Iscritti

Ecco chi sono i principali equipaggi iscritti a questa 89a edizione del "Rallye Automobile Monte-Carlo", che avrà un massimo di 90 vetture al via. La lista ufficiale degli iscritti è capeggiata dalla Toyota Yaris numero 1 del sette volte campione del mondo Sébastien Ogier, e sarà resa nota al completo dalla FIA lunedì 11 gennaioquando AS sta per uscire in edicola. Di seguito ecco l'elenco dei principali equipaggi al via fornito dagli organizzatori:

NEL 2020 PRIMA FIRMA PER NEUVILLE

Sopra in azione al Montecarlo 2020, Thierry Neuville vincitore nella gara dell'anno scorso sulla Hyundai che riparte al via di un nuovo Mondiale da regina tra i Costruttori

WCR PLUS	
1 Sébastien OGIER / Julien INGRASSIA	TOYOTA YARIS Wrc
33 Elfyn EVANS / Scott MARTIN	TOYOTA YARIS Wrc
69 Kalle ROVANPERÄ / Jonne HALTTUNEN	TOYOTA YARIS Wrc
18 Takamoto KATSUTA / Daniel BARRITT	TOYOTA YARIS Wrc
8 Ott TANAK / Martin JARVEÖJA	HYUNDAI i20 Wrc
11 Thierry NEUVILLE / Nicolas GILSOUL	HYUNDAI i20 Wrc
6 Dani SORDO /Carlos DEL BARRIO	HYUNDAI i20 Wrc
3 Teemu SUNINEN / TBA	FORD FIESTA Wrc
44 Gus GREENSMITH / Elliott EDMINSON	FORD FIESTA Wrc
7 Pierre-Louis LOUBET / Vincent LANDAIS	HYUNDAI i20 Wrc
WCR 2	
89 Andreas MIKKELSEN / Anders JAEGER-AMLAND	SKODA FABIA R5 evo
Marco BULACIA / Marcelo OHANNESIAN	SKODA FABIA R5 evo
Sean JOHNSTON / Alex KIHURANI	CITROEN C3 R5
Nicolay GRYAZIN / Konstantin ALEXANDROV	VW POLO R5
Oliver SOLBERG / Aaron JOHNSTON	HYUNDAI i20 R5
Eric CAMILLI / François Xavier BURESI	CITROEN C3 R5
Adrien FOURMAUX / Renaud JAMOUL	FORD FIESTA R5
Enrico BRAZZOLI / Maurizio BARONE	SKODA FABIA R5 evo
WCR 3	
Fabrizio ARENGI BENTIVOGLIO / Massimiliano Bosi	SKODA FABIA R5
Giacomo Ernesto OGLIARI / Lorenzo GRANAI	CITROEN C3 R5
Cedric DE CECCO / Jérome HUMBLET	SKODA FABIA R5
Cedric CHERAIN / Stéphane PREVOT	SKODA FABIA R5
Johannes KEFERBÖCK / Ilka MINOR	SKODA FABIA R5
Miguel DIAZ ABOITIZ / Diego SANJUAN	SKODA FABIA R5
Nicolas CIAMIN / Yannick ROCHE	CITROEN C3 R5
Tom WILLIAMS / Giorgia ASCALONE	FORD FIESTA R5

Lorenzo Ferrari
Giacomo Altoè

Gran Turisti d'Italia

MAI COME IN QUESTO PERIODO I PILOTI DEL BELPAESE SONO SEMPRE PIÙ PROTAGONISTI NEL GT INTERNAZIONALE. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

di Dario Lucchese

Gli italiani protagonisti nel Gt internazionale. Mai come adesso. Età media under 26, quasi tutti in arrivo dalle ruote scoperte ed un buon 50 per cento già legati a una casa ufficiale: l'identikit non fa una grinza. L'eccellenza tricolore nel mondo è anche questa. Il titolo conquistato da Alessandro Pier Guidi con la Ferrari nella serie Endurance del Gt World Challenge Europe, è solo l'apice di un'altra stagione straordinaria iniziata 12 mesi fa con il successo di Andrea Caldarelli in classe Gtd nella 24 Ore di Daytona, al volante della Lamborghini. L'abruzzese lo scorso anno è stato anche il primo italiano a vincere una gara del British Gt, con la Wpi Motorsport nella tappa di Donington, assieme a Michael Igoe. Un trend inaugurato poco tempo fa. Non che in passato di campioni nella categoria non ce ne fossero. Anzi, se ne potrebbe tirare giù una lista interminabile. Ma è pure vero che oggi qualcosa è cambiato. Nel Gt arrivano più giovani, alcuni giovanissimi. Un mondo parallelo a quello delle monoposto, ma con sbocchi infiniti. E poi, parliamoci chiaro, si spende molto meno e nella maggior parte dei casi si guadagna pure. Insomma, è certamente più facile diventare un professionista in Gt che altrove. Questo è un dato di fatto. Così come un dato di fatto è che oggi la nostra "scuola" sia tra le più illustri. La presenza fissa dei costruttori è poi una costante. Rispetto alla Formula Uno, i programmi factory si estendono a cinque, dieci e più piloti. C'è la possibilità di fare carriera. Lo sanno anche gli ultimi arrivati. Prendi Mattia Michelotto, 17 anni, neo-campione Gt3 Pro-Am nell'Italiano Gran Turismo Endurance con la Ferrari della Easy Race. Assieme a lui, Lorenzo Ferrari e Simone Riccitelli, entrambi classe 2002, altri due nomi pescati quasi a caso dal vivaio della serie tricolore. Il primo grande protagonista al debutto con la Mercedes della squadra di Marco Antonelli, due volte a segno nella serie Sprint, a Misano e Mugello, e con la Audi vittorioso al debutto nella recente 6 Ore di Roma. Riccitelli (figlio d'arte) ha vinto con la Bmw, insieme a Francesco Guerra, il titolo della Gt4 Sprint, dopo un'accesa lotta con altri due giovani, Francesco Massimo De Luca e Luca Segù. Campioni in erba ed altri già affermati che passiamo in rassegna, uno per uno. Tra i "baby", anche se non lo dimostra affatto sia

Andrea Caldarelli

Simone Riccitelli

Mattia Michelotto

per il suo palmarès che la statura, c'è Giacomo Altoè: un metro e 88, vent'anni compiuti ad ottobre, pilota ufficiale Lamborghini dall'inizio del 2019 e autore di tre vittorie di fila nella Sprint Cup del Gt World Challenge Europe, una poi cancellatagli in seguito a una penalità, sempre con la Huracán Gt3 Evo dell'Emil Frey Racing; la stessa squadra con cui l'anno precedente aveva conquistato il titolo del Gt Open, che aveva fatto seguito a quelli dell'Italiano Gran Turismo, del Lamborghini Super Trofeo Europa e delle World Finals di Vallelunga messi a segno nel 2018 con Antonelli Motorsport. In ordine inverso di anzianità, a seguire viene Riccardo Pera. Il toscano (21 anni), alla sua prima 24 Ore di Le Mans ha conquistato il secondo posto in Gte-Am con il team Dempsey-Proton Racing, saltando dalla Porsche del Fia Wec, con cui ha centrato anche la piazza d'onore nella tappa di Spa, alla Cayman della Ebimotors, laureandosi campione italiano Pro-Am in Gt4 nella serie Endurance con Paolo Gnemmi e Sabino De Castro. Un anno in più di lui lo ha Mattia Drudi, già nel progetto di Audi Sport in Formula E con il team Abt Schaeffler, come pilota di riserva, coinvolto contemporaneamente nel settore sviluppo. Il romagnolo ha proseguito inoltre la sua attività racing, mettendosi in luce la scorsa stagione con il secondo posto assoluto conquistato nella 24 Ore di Spa con la R8 Lms della Attempto Racing. Nel Gt World ha ottenuto la pole di Imola ed ha centrato un terzo posto a Misano nella Sprint Cup assieme a Tommaso Mosca. A ciò vanno aggiunte due vittorie nel Gt italiano ed una nella Langstrecken Serie, oltre al sesto posto messo a segno nella 24 Ore del Nürburgring. Un impegno no-stop, segnato dal record di dieci weekend consecutivi in pista. A proposito di Mosca, bene il ventenne bresciano, in arrivo dalla Carrera Cup Italia e alla sua prima esperienza nella serie di Sro. Di Matteo Cairoli il sorpasso più bello del 2020: sotto la pioggia, nella discesa dell'Eau Rouge, proprio sulla Ferrari di Pier Guidi. Il comasco, ormai uomo Porsche a tutti gli effetti, ha chiuso terzo nella 24 Ore di Spa con la vettura del team Dinamic Motorsport, squadra con cui ha conquistato anche la vittoria al Nürburgring nel campionato di durata del Gt World Challenge europeo assieme a Christian Engelhart e Sven Müller, arrivando all'ultimo round del Paul Ricard in testa alla classifica a pari punti con Raffaele Marciello e chiudendo terzo in campionato. Cairoli (classe '96) ha anche conquistato lo scorso anno il settimo posto al suo debutto nella 12 Ore di Bathurst con la 911 Gt3 R della Absolute Racing e la pole di classe nella gara di Austin del Fia Wec con il Team Project 1, concludendo poi terzo. Lo stesso Marciello è oggi una delle più concrete realtà "made in Italy" del panorama Gt a livello globale. Nel 2020 ha vinto la 24 Ore di Le Mans virtuale. Ma nella realtà ha anche conquistato il sesto posto a Bathurst, un successo nell'Adac Gt nell'ultima prova di Oschersleben, con la Mercedes della Htp, la pole della 24 Ore di Spa e ancora due vittorie nel Gt World Sprint Cup con Akka, a Misano e Barcellona, ed un terzo e un secondo posto a Imola e Nürburgring nell'Endurance. In casa Ferrari, oltre a Pier Guidi, che nel 2019 aveva vinto anche il titolo Gte dell'European Le Mans Series con Luzich Racing, il trio perfetto è quello di Antonio Fuoco, Eddie Cheever III e Davide Rigon. Dire che il primo di questi sia una rivelazione sarebbe inesatto. Il pilota di Cariati, 24 anni, in monoposto ha fatto vedere cose egregie. Poi il passaggio in Gt, il titolo italiano Sprint della Pro-Am nel 2019 e nel 2020 quello dell'Endurance assoluto con Af Corse conquistato assieme a Giorgio Roda e Alessio Rovera (il quale ha pure esordito nella Elms nell'ultimo round di Portimão), prima di debuttare nel Gt World Challenge Europe ottenendo subito la pole a Le Castellet. Per Cheever "junior" incetta di titoli nella serie continentale: suo quello della Pro-Am overall e Sprint, con i co-

Alessandro Pier Guidi

Matteo Cairoli

lori di Sky-Tempesta Racing. Doppio impegno la scorsa stagione per Rigon, diviso tra il Wec e il Gt World nell'Endurance, in cui ha saltato proprio l'appuntamento conclusivo per la concomitante 8 Ore del Bahrain che lo ha visto chiudere sul podio della Gte Pro. In tema di titoli, c'è anche quello conquistato da Michele Beretta nella LmGte dell'European Le Mans Series con due vittorie, al Paul Ricard e in Algarve, e due secondi posti ottenuti con l'altra Porsche del Dempsey-Proton Racing, in equipaggio con Alessio Picariello e Christian Ried. A farsi largo nel Gt internazionale c'è anche Edoardo Liberati (27 anni), legato da due stagioni a Kcmg. Il romano è stato protagonista nella 12 Ore di Bathurst, l'ultima disputata con la Nissan prima di passare a Porsche, lottando per il successo ma tradito da un problema ai freni. Sempre con il team di Hong Kong, Liberati ha preso parte al Gt World Challenge Europe e alla Nürburgring Langstrecken Serie in cui ha centrato un miglior quarto posto. Tra i nomi di riferimento rimane quello di Marco Mapelli, factory driver Lamborghini e nel 2019 assieme a Caldarelli campione overall, Endurance e Sprint del Blancpain Gt. Il lombardo lo scorso anno è andato vicinissimo a vedere realizzato il sogno di vincere la 24 Ore; un sogno che si è infranto dopo 16 ore e 20 minuti in seguito all'uscita di pista del suo compagno Dennis Lind. Vanto italiano è anche Mirko Bortolotti, a sua volta campione assoluto ed Endurance nello stesso Blancpain Gt nel 2017, con la Lamborghini. Il trentino, che nel 2020 è passato alla corte della Audi (una parentesi conclusasi con la 9 Ore di Kyalami per ritornare tra le fila della Casa di Sant'Agata), ha iniziato la stagione ottenendo una vittoria a Imola, nell'apertura della serie Endurance del Gt World Challenge Europe, con il Team Wrt, e poi ha concluso quarto al Nürburgring per saltare la 24 Ore di Spa a causa di un'influenza, perdendo di fatto il treno per il titolo. Al proprio attivo anche due podi nell'Adac Gt e ancora al Nürburgring il secondo posto nella 24 Ore. Tra gli esordi eccellenti c'è invece quello di Alessio Lorandi, che dopo il Fia Formula 3, la Gp3 e il Fia Formula 2, proprio lo scorso anno ha fatto il suo ingresso nel Gt World Challenge con la Mercedes della GetSpeed Performan-

Eddie Cheever

Antonio Fuoco
Edoardo Liberati
Michele Beretta
Mattia Drudi
Alessio Lorandi
Riccardo Pera

ce. Due dei piloti più solidi si sono dimostrati in questi ultimi anni anche Riccardo Agostini e Loris Spinelli. Il primo ha vinto il tricolore Gt Sprint nel 2019 (assieme a Rovera), quinto dei titoli di una carriera iniziata col successo nell'Italiano F3 e proseguita anche con la vittoria della Carrera Cup Italia e del Lamborghini Super Trofeo Nord America. Il padovano, alla pari di Spinelli, vincente ovunque e sempre velocissimo, è ancora giovane e può aspirare certamente più in alto. Ma l'Italia vincente, all'estero è anche quella di Giancarlo Fisichella, Gianmaria Bruni, Alessandro Balzan (che è tornato a correre in Imsa trionfando in Gtd nella Petit Le Mans, con la Ferrari della Scuderia Corsa), Matteo Cressoni, la "iron lady" Manuela Gostner, Giacomo e Andrea Piccini, Francesco Castellacci e tanti altri ancora. Piloti esperti, intramontabili talenti. Anche se quella è un'altra storia.

Da padre a figlio

Un passaggio di consegne quello tra Luca e Mattia Drudi. Il primo ha corso e ha vinto a Daytona, nella 24 Ore di Le Mans e nel Fia Gt; praticamente in tutte le maggiori serie Gran Turismo. Testimone di un cambio di generazione, Drudi senior non ha dubbi. Gli italiani oggi hanno una marcia in più. *«In tanti hanno preso come riferimento Gimmi Bruni, che è arrivato fino alla Formula Uno per poi cambiare direzione quando era ancora giovane, tracciando praticamente una strada per quelli della sua generazione e di quella successiva. Il mondo delle Gt per molti rappresenta l'unica possibilità di fare delle corse il proprio lavoro. Siamo tutti d'accordo nel dire che la carriera in monoposto è troppo costosa. Oggi in Formula Uno ci arrivano diversi piloti che hanno delle vere potenze economiche alle spalle e spazio ce n'è sempre meno. Però, rispetto al passato, qualcosa è cambiato. I giovani hanno la consapevolezza che si può avere una carriera al di fuori della Formula Uno. Anni fa non venivano prese in considerazioni delle alternative. Correre in Gt non è più una sconfitta, ma l'occasione di dimostrare quello che si vale. Puntare ad ottenere lo status di pilota ufficiale. Le case al momento ci sono. C'è la possibilità di diventare dei professionisti e magari un domani dei brand ambassador. Insomma, di lavorare facendo ciò che piace e guadagnare fino alla pensione. Lo sanno i giovani. Vedere lottare Mattia con Altoè al Paul Ricard mi ha fatto riflette, perché in due hanno 42 anni. L'età con cui una volta i piloti arrivavano in Gt»*. ●

Didattica ad... oltranza!

IL SUPERCORSO FEDERALE DI ACI SPORT SI CONFERMA FUCINA DI TALENTI E OCCASIONE DI FERMENTI AGONISTICI PER INDIVIDUARE PILOTI PROMETTENTI

di Dario Lucchese

Altro che didattica a distanza. A Vallelunga tutti in pista, alunni ed istruttori in completa sicurezza, per dare seguito ad una tradizione iniziata nel 2004. In un arco temporale di 17 anni, il Supercorso Federale di ACI Sport ha avuto il merito di scoprire numerosi talenti. Ma l'edizione 2020, conclusasi a dicembre inoltrato, può vantare forse il livello più alto finora raggiunto in termini di giovani promesse. Senza nulla togliere a chi vi ha partecipato in passato, nel complesso lo standard di preparazione ha raggiunto un apice straordinario. Due nomi su tutti, quelli di Gabriele Minì e Charlie Wurz. Sono stati loro, al termine dei quattro giorni di immersione totale, ad emergere da un gruppo già ristretto. Un confronto sul filo dei millesimi, per usare un termine abbastanza familiare, quello a cui hanno dato vita con gli altri sei "under" selezionati. Otto piloti, tutti di età compresa tra i 15 e 16 anni, quattro in arrivo dal kart ed altrettanti dalle monoposto, chiamati a misurarsi in un contesto eccezionale e sotto gli occhi attentissimi di mentori severi. Cominciando da Giancarlo Minardi e Raffaele Giammaria, nell'ordine il supervisore e direttore della Scuola Federale intitolata a Michele Alboreto.
Un organismo che istituzionalmente intende dare il giusto risalto a chi si affaccia per la prima volta o quasi sul panorama del motorsport nazionale

A VALLELUNGA PER CONIUGARE PASSIONE, TALENTO E FUTURO
Foto di gruppo e di famiglia per il Supercorso Federale di Aci Sport a Vallelunga. Il tutto dando seguito e continuità a tre decenni all'insegna dell'individuazione di talenti e dell'accompagnamento di tanti giovani piloti all'esperienza e alla maturazione agonistica

ed internazionale. Nell'ambito della velocità, tra coloro che in un recente passato sono venuti fuori dal Supercorso, si annoverano Antonio Giovinazzi, Antonio Fuoco e Raffaele Marciello. Da generazione in generazione, i loro successori oggi si chiamano Leonardo Fornaroli, Francesco Pizzi e Andrea Rosso, oltre naturalmente a Minì, tutti con una stagione alle spalle da protagonisti nel F4 italiano. Paolo Ferrari e i tre figli d'arte Wurz, Lorenzo Patrese e Enzo Trulli hanno rappresentato bene la scuola dei kartisti. In quattro giorni i primi hanno avuto l'opportunità di salire sulle Formula Regional by Alpine della Jd Motorsport; un'esperienza estesa anche alle ruote coperte, saltando sulle 488 Evo di Ferrari Corse Clienti e la 911 Gt3 Cup di Porsche Italia. Impegno con le Clio Cup 1.6 turbo dell'Oregon Team per l'altro gruppo di young driver e poi con le Tatuus della Formula 4 powered by Abarth portate in pista dall'Iron Lynx. Un confronto, ma anche un intenso percorso di crescita completo quello che è stato compiuto. Dalla teoria alle valutazioni psico-fisiche sotto la supervisione degli esperti di Formula Medicine, la dottoressa Alice Ferrisi ed il preparatore Alessandro Taffi. Dai 220 cv delle Renault Clio alle più potenti Gt, fino alle monoposto Tatuus. Tanti i chilometri macinati, con il verdetto finale che è emerso solo nel pomeriggio dell'ultimo giorno.

Già vincitore del Supercorso nel 2019, Gabriele Minì ha fatto il bis. Anzi il tris, considerando il titolo della F4 tricolore che ha conquistato lo scorso anno, alla sua prima stagione in auto. Un autentico talento il siciliano, che a marzo compirà 16 anni e il quale nel 2021 sarà chiamato a confermare tutto il suo valore facendo un ulteriore salto di categoria.

I MOMENTI FORMATIVI DI UN'ESPERIENZA FORTE

Le lezioni, la teoria e quindi l'apprendimento pratico, nell'abitacolo di una monoposto, in alto, o di una vettura da rally, nell'altra pagina: il Supercorso resta occasione privilegiata per cercare di rendere realtà i sogni agonistici facendo base su nozioni, esperienze dirette e insegnamenti avveduti aventi per scopo la maturazione degli allievi

Ma attenzione anche ad Andrea Rosso. Alla sua seconda stagione in auto, sempre nell'Italiano F4, il diciassettenne pilota piemontese aveva già fatto vedere grandi cose cogliendo tre vittorie. Ed è a lui che è andato il trofeo dedicato a Cristiano del Balzo (colui che ha diretto la Scuola Federale dal 2004 al 2015); un premio speciale per essersi distinto per passione e impegno. Francesco Pizzi, da parte sua, non aveva certamente bisogno di presentazioni avendo vinto nel 2020 il titolo della F4 Uae e concluso secondo nel campionato tricolore proprio alle spalle di Minì. Mentre Leonardo Fornaroli aveva debuttato nella stessa serie centrando un podio e collocandosi sistematicamente nel gruppo dei primi. Charlie Wurz, 15 anni appena compiuti, figlio dell'ex pilota di F.1 Alexander (per l'occasione accompagnato in pista dalla mamma), è stato il migliore dei kartisti battendo in volata Paolo Ferrari, Lorenzo Patrese e Enzo Trulli. Un austriaco e tre italiani, in quello che questa volta è stato un confronto internazionale a tutti gli effetti.

La parola al prof **Raffaele Giammaria**

IL DIRETTORE FEDERALE TRACCIA DALLA CATTEDRA IL RECENTE BILANCIO PER LA SCUOLA ITALIANA

«*La scuola italiana sta producendo dei nomi interessanti. La scorsa stagione i nostri piloti hanno fatto la differenza in F4 e sono sicuro che la strada intrapresa avrà un seguito anche quest'anno. Il livello del Supercorso 2020 si è rivelato altissimo. La scelta del vincitore si è confermata difficile ed è stata in dubbio fino all'ultima giornata*». Soddisfatto è Raffaele Giammaria, al quale abbiamo chiesto un parere sui due vincitori. «*Wurz è il pilota che è stato selezionato dalla Ferrari Driver Academy, con la quale abbiamo ormai da anni un rapporto di collaborazione. Lo abbiamo accolto alla pari degli altri e subito si è trovato a proprio agio con la Clio e la Formula 4. L'impressione è quella di un ragazzo serio, all'inizio anche un po' sulle sue. Quindi è riuscito a prendere sempre maggior confidenza con gli altri. Ha fatto veramente bene, meritandosi questo successo. Una delle sue caratteristiche è l'approccio preciso e meticoloso ed anche l'attenzione che ha mostrato di avere, ascoltando i consigli degli istruttori e mettendoli poi in pratica. Questo gli ha consentito di adattarsi velocemente alle varie vetture e alle mutevoli condizioni del tracciato, dalle temperature più rigide della mattina al sole primaverile del pomeriggio*». Una conferma per tutti è stato invece Gabriele Minì. «*Dopo quello che avevamo visto nel 2019 e la scorsa stagione* - prosegue Giammaria - *ci ha certamente colpito, ancora una volta, la professionalità con cui ha affrontato il Supercorso. La costanza di rendimento, che è stata un po' la sua arma vincente nella conquista del titolo F4, la ripetibilità nelle prestazioni, unite ad una buona dose di velocità, lo hanno fatto nuovamente emergere. Velocità che comunque tutti gli altri piloti auto hanno evidenziato, con la differenza che Minì è stato appunto il più costante. A ciò va aggiunto l'ottimo adattamento alle vetture Gt, completamente diverse nel rapporto peso-potenza nei confronti delle monoposto*».

LA PORSCHE 935 È UNA DELLE GRANDI PROTAGONISTE DELLE CRONACHE NEGLI ANNI RUGGENTI DI AUTOSPRINT, MA AD OGGI LA SUA STORIA DETTAGLIATA E RAGIONATA NON È MAI STATA NARRATA ORGANICAMENTE A POSTERIORI. L'EPOPEA VIENE QUINDI RACCONTATA IN CUORE DA CORSA CON SEI SPECIFICHE PUNTATE. QUESTE: 1) INTRODUZIONE ALLA BELVA; 2) LA 935 BABY; 3) LA 935 MOBY DICK; 4) LA 935 K3; 5) LA 935 K4; 6) LE 935 SPECIAL IN SALSA USA.

Moby Dick

la 935 esagerata!

TERZA PUNTATA

LA PORSCHE NEL 1978 PORTA ALLE ESTREME CONSEGUENZE LO SVILUPPO DELLA SUA SILHOUETTE GRUPPO 5, CREANDO UN'EVOLUZIONE ESTREMA IN CHIAVE LE MANS. LA BALENA BIANCA COLPISCE L'IMMAGINARIO COLLETTIVO E POI NEL 1981 VIENE CLONATA IN DUE ESEMPLARI DA JOEST, CHE VENGONO ACQUISTATI DA FITZPATRICK E MORETTI, IN CHIAVE IMSA E NON SOLO...

di Mario Donnini

Dici Porsche 935 e già quasi speri che si parli della variante "Moby Dick". Perché è pura leggenda, estremizzazione, poesia aerodinamica e voglia di stupire. Se con la 935 del 1977 la Casa di Stoccarda stabilisce lo stato dell'arte nel neonato campionato del mondo Gruppo 5 per le cosiddette Silhouette, con la 935/78, appunto soprannominata per ovvie ragioni "Moby Dick" proprio perché generosa, agile ed emozionante balena, l'anno dopo si arriva allo stadio estremo dello sviluppo.
Di fatto prendendo una normale Gruppo 5 affinandola, abbassandola e allungandola come se si trattasse di una sorta d'innesto genetico con la filosofia di un prototipo. Tanto che di fatto la Mody Dick altro non è che una 935 geneticamente modificata per dare il massimo sul rettilineo dell'Hunaudieres della 24 Ore di Le Mans. Non a caso, la coda lunga della più estrema tra le Silhouette ormai non ha più niente a che vedere con una normale Gruppo 5 e tanto deve al retrotreno della barchetta 936 Gruppo 6. In poche parole, siamo in una sorta di zona franca laddove una derivata da un modello di serie trasmuta e si trasforma nel più favoloso e aerodinamico dei prototipi. Assommando, tra le sue caratteristiche, in questo complesso e sognante procedimento tecnico-alchemico, anche una valenza estetica semplicemente stupenda e ricca di fascino ai giorni nostri, da risultare, se non insuperata, perlomeno ancora, a suo modo, sfolgorante.

Attenzione al motore e ad altri particolari!

Però, un momento, non è solo il corpo, lo scheletro della vettura a mutare, ma anche il motore cresce, evolve e si potenzia. Tanto che il classico 6 cilin-

DOPO DUE ANNI DI SVILUPPI, LA PORSCHE DECIDE DI EVOLVERE LA SUA 935 IN UNA CREATURA IDEALE PER AFFRONTARE LA 24 ORE DI LE MANS E LE VELOCITÀ FOLLI DEL RETTILINEO DELL'HUNAUDIERES. ECCO NASCERE LA CELEBERRIMA VERSIONE "MOBY DICK", CHE IN REALTÀ NON È SOLO UNA CODA LUNGA, MA UN MODELLO RICCO DI NOVITÀ, DESTINATO TRE ANNI DOPO A ESSERE CLONATO DA JOEST

dri boxer viene maggiorato a 3200cc con testate bialbero a quattro valvole per cilindro raffreddate ad acqua. Il tutto per raggiungere agevolmente la potenza di 750 cavalli a 8000 giri al minuto, con la possibilità di passare in qualifica dalla normale pressione di 1.5 bar a 1.7 ed esprimere non meno di 800 cavalli a 9000 giri. Quanto all'abitacolo, per ragioni regolamentari di fatto resta immutato ma utilizzando delle specifiche strutture a telaietto sia nell'anteriore che nel posteriore, così di fatto la forma della vettura viene completamente stravolta. Trasformandosi di fatto in tutt'altra creatura, peraltro abbassata di 7,5 centimetri rispetto al modello di partenza. La carreggiata in ogni caso risulta a sua volta maggiorata e i freni non sono più quelli di derivazione 917, adottati dalle comuni 935, passando a un impianto ultrapotenziato di nuovissima concezione.

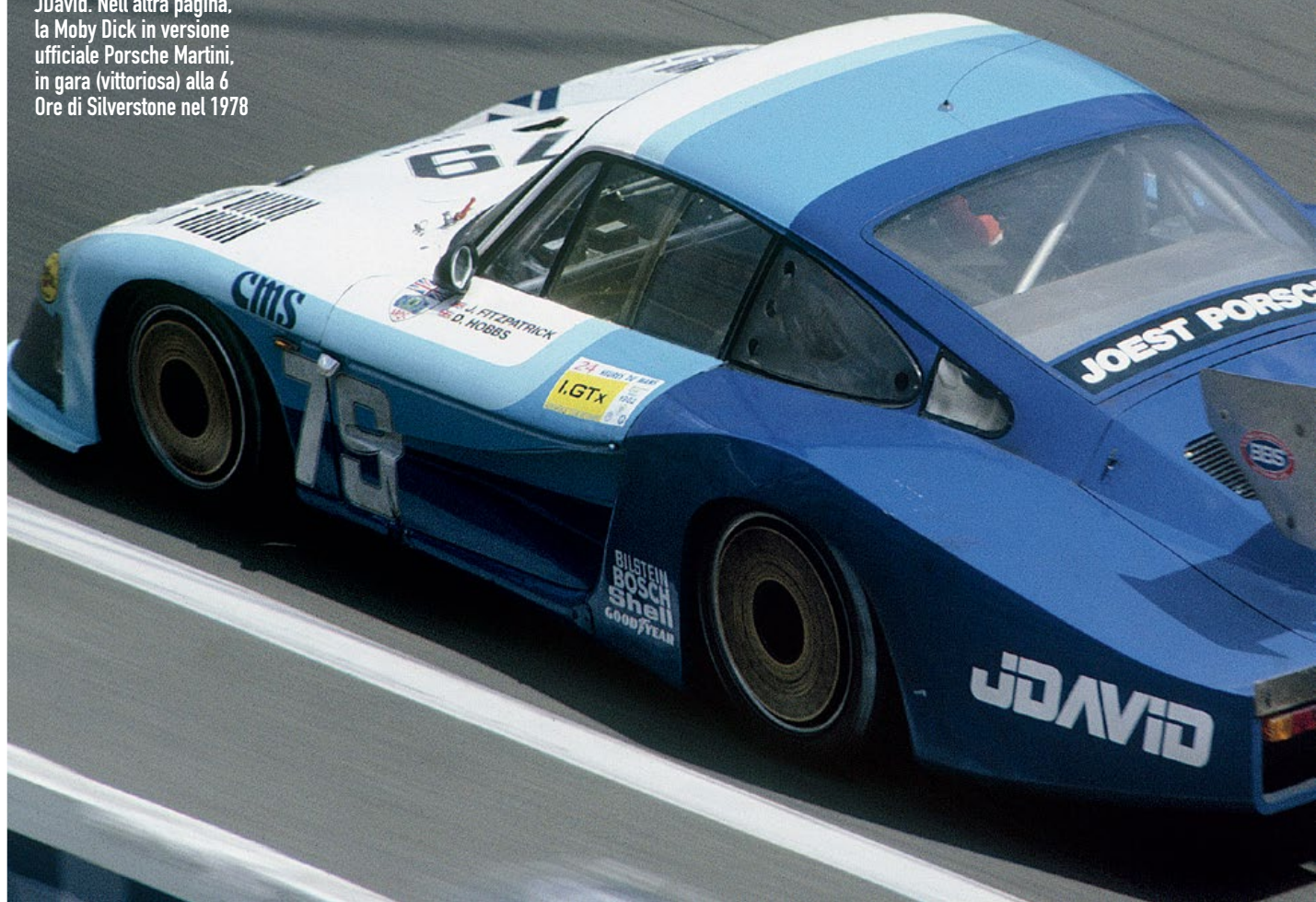
IL DEBUTTO NEL 1978 IN CHIAVE LE MANS
Sopra, la meravigliosa Porsche 935 Moby Dick in location museale e, in alto a destra, impegnata in gara alla 24 Ore di Le Mans 1978, dove giungerà ottava, guidata da Stommelen e Schurti

L'unica stagione da ufficiale è nel 1978

I due telai ufficiali Moby Dick sono siglati 935/06 e 935/07. Solo il primo viene impiegato in gara, mentre il secondo resta inutilizzato, se non per dei collaudi di sviluppo.
Il debutto in gara della Moby Dick, chiaramente in preparazione della 24 Ore di Le Mans, ha luogo il 14 maggio 1978 alla 6 Ore di Silverstone, con l'equipaggio sovrano della Casa composto da Jacky Ickx e Jochen Mass, i quali si aggiudicano la corsa, iniziando senza alcun problema e nel migliore dei modi.
Le cose si fanno più difficili alla classicissima della Sarthe, dove la Moby Dick è molto competitiva ma deve combattere contro l'alto consumo di benzina e la sezione frontale maggiore a quella dei prototipi, quand'anche la velocità di punta in rettilineo reciti una stratosferica prestazione di 365 chilometri orari.
I piloti designati del telaio 06 stavolta sono Rolf Stommelen e Manfred Schurti, che vengono rallentati nel momento decisivo della gara da una persistente perdita d'olio e alla fine devono accontentarsi d'essere classificati ottavi.
Spazio di sviluppo e occasioni di sfida ce ne sarebbero a bizzeffe, ma ormai la Porsche ha deciso di andare avanti col progetto 935 solo affidandosi ai privati, guardando al Gruppo 5 solo in termini di mercato, così i giorni in pista per la gloriosa Moby Dick Factory sono contati.

Un tramonto senza acuti

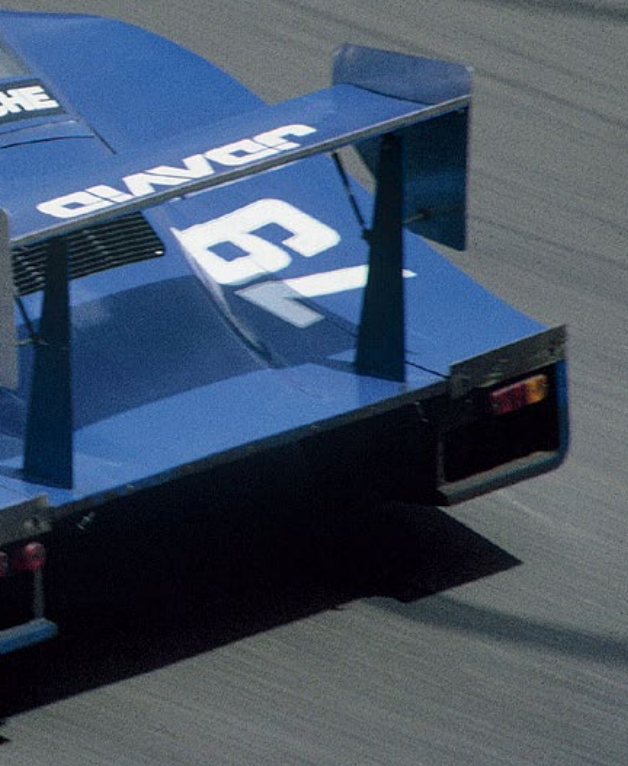
La 06 si rivede in gara solo nel mese di settembre 1978, rispettivamente alla 6 Ore di Vallelunga, con Jacky Ickx e Manfred Schurti, ritirandosi per un problema tecnico mentre è in testa.
Il 17 del mese prende parte anche alla 200 Miglia di Norimberga con Jacky Ickx al volante, ma anche stavolta guai di affidabilità ne segnano una presenza molto sfortunata, anche se la vettura era al comando, fino a che tutto girava bene. Ma siamo già alla fine, perché subito dopo il modello viene ritirato, entrando a far parte del museo della Casa, a Stoccarda. Quanto all'altro telaio "pure original" nel 1988 viene venduto al colle-

FITZPATRICK IDEALISTA DELLA MOBY DICK
Il patron e gentleman driver inglese John Fitzpatrick acquista una delle due Moby Dick clonate da Joest e con questa vettura strappa uno stupendo quarto posto assoluto alla 24 Ore di Le Mans 1982 con la vettura in livrea JDavid. Nell'altra pagina, la Moby Dick in versione ufficiale Porsche Martini, in gara (vittoriosa) alla 6 Ore di Silverstone nel 1978

zionista californiano Kerry Morse, che nel 2007 lo cede allo specialista tedesco Mandred Freisinger il quale lo rimette in sesto e nel 2010 lo fa partecipare per la prima volta a una competizione vera e propria, anche se ovviamente in chiave veteran, con Stephane Ortelli al volante.

I cloni Moby Dick di Joest

Eppure la storia della leggendaria Moby Dick non finisce così, perché in realtà due esemplari aggiuntivi vengono realizzati prendendo come base i disegni originali nel 1981 dallo specialista Reinhold Joest.
La J.R. 001, un clone migliorativo rispetto alla Mody Dick ufficiale, viene acquistata da Gianpiero Moretti. La sola vera differenza dal modello "pure original" sta nel motore, in quanto quella di "Momo"è una normale unità di 3.2 litri dotata di due scambiatori di calore aria-aria montati stile Joest, ossia uno per bancata di cilindri. Ma sono particolari.
L'altro esemplare, siglato J.R. 002, viene realizzato su ordinazione del cliente britannico John Fitzpatrick, anche lui prevalentemente impegnato in America, nelle gare del campionato IMSA.

Le sfide di Moretti

In realtà la J.R. 001 di Joest prima viene svezzata da Jochen Mass per il team tedesco, disputando tre corse nella primavera 1981, a Zolder, Nurburgring e Hockenheim, ottenendo rispettivamente un terzo, un secondo e un primo posto.

"Momo" invece rileva la vettura a metà aprile e nella rossa livrea del suo marchio di volanti corre il 26 del mese a Riverside, nel Los Angeles Times Gp, ottenendo un 14esimo posto, in coppia con l'esperto Jochen Mass. Quindi Moretti partecipa all'Imsa, alternandosi in coppia con Al Holbert e Bobby Rahal, ghermendo un paio di secondi posti come migliori risultati.
Nel 1982, oltre a correre nel mondiale Endurance con Moretti in coppia col reggiano Mauro Baldi (settima a Silverstone e a Spa e ottava al Mugello), la vettura fa anche qualche puntata nel DRM, ossia nel campionato tedesco Sport e, infine, chiude la stagione in Sudafrica, con un bel terzo posto nella 9 Ore di Kyalami, condotta da "Momo", Mauro Baldi e dal locale Sarel van der Merwe.

TUBORG
momo
Lenkräder & Alufelgen
DINERS
60
CLUB
BOSCH

Il 1983 è l'ultimo anno di gare per la Moby Dick di Moretti, che partecipa all'Imsa in coppia col sudafricano van der Merwe, ottenendo un secondo posto a Pocono e due terzi rispettivamente a Road Atlanta e alla 6 Ore di Riverside, dove la vettura viene però guidata da Bob Wollek e Mauricio De Narvaez.

La versione Fitzpatrick

L'altra Moby Dick clonata da Joest su disegni originali, telaio J.R. 002, la schiera John Fitzpatrick ed è in pratica identica a quella di "Momo", a parte la livrea blu e bianca. Al volante di questa sempre spettacolare vettura, il veterano David Hobbs e lo stesso John Fitzpatrick si piazzano quarti assoluti alla 24 Ore di Le Mans edizione 1982, vincendo la propria classe. Che resta il miglior risultato nella storia della Moby Dick, anche se in versione clonata, alla classicicissima della Sarthe.

Infine, purtroppo, l'ultima nota saliente è molto triste, perché proprio al volante di questa vettura - a causa della perdita dell'alettone posteriore proprio in una sezione molto veloce del tracciato -, l'espertissimo Rolf Stommelen ha un gravissimo incidente a Riverside, trovando la morte, nel weekend della 6 Ore, in cui è iscritto in equipaggio con l'altro veterano Derek Bell.

La vettura, molto danneggiata, viene quindi rivenduta nel 2007 negli Stati Uniti e torna in Europa per essere restaurata solo nel 2001.

Alla fine, delle quattro Moby Dick realizzate, due ufficialissime e due clonate, tutte sono ancora in buone condizioni, a rappresentare quanto di più eccessivo, estremo e indimenticabile hanno prodotto la Porsche prima e Reinhold Joest poi, nel tentativo di sondare i limiti di sviluppo del concetto di Silhouette. Poi c'è anche la 935L Andial, che sembra una Moby e non lo è, ma questa è un'altra storia, della quale si parlerà più avanti... **(3 - continua)** ●

L'ALTRA MOBY DICK È PER MORETTI
La seconda Moby Dick clonata da Joest è per l'altro gentleman driver Moretti, che corre nel 1982 nel mondiale Marche e l'anno dopo nella serie Imsa

Antonini senza Seb e senza ma

DA INVIATO DELLA F.1 PER AUTOSPRINT A OPINIONISTA TV IN RAI E CON SKY, ALBERTO A FINE 2014 VIENE QUINDI CHIAMATO DA MAURIZIO ARRIVABENE IN FERRARI, PER OCCUPARSI DI COMUNICAZIONE. INIZIANO QUATTRO ANNI MAGICI, AL TERMINE DEI QUALI RIPROGRAMMA LE SUE ATTIVITÀ, TRA L'ALTRO SCRIVENDO UN LIBRO SU VETTEL, ORA IN USCITA. GODIAMOCI IL SUO RACCONTO DI QUESTE STAGIONI CON LA ROSSA, APPRODANDO DIETRO LE QUINTE DEGLI EPISODI AGONISTICI PIÙ DECISIVI PER IL CAVALLINO RAMPANTE

di **Mario Donnini**

PER VENTUNO ANNI ALBERTO ANTONINI È STATO GIORNALISTA DELLA NOSTRA TESTATA, VIVENDO L'ULTIMO PERIODO DELLA F.1 ANCORA APERTA ED ACCESSIBILE. POI, DOPO ESSERE PASSATO ALLA TELEVISIONE, È STATO CHIAMATO DA ARRIVABENE IN FERRARI, OVVIAMENTE PER OCCUPARSI DI COMUNICAZIONE. PER LA PRIMA VOLTA ECCOLO RACCONTARE I MOMENTI PIÙ IMPORTANTI DELLA SUA ESPERIENZA...

UN BEL RAPPORTO CON ARRIVABENE

A lato, Arrivabene si complimenta con Vettel subito dopo il trionfo nel Gp d'Australia 2018 a Melbourne. Sopra, la cover del libro in uscita che Antonini ha dedicato a Sebastian Vettel, ricco di aspetti inediti e stuzzicanti. Sotto, Alberto in Rosso in compagnia di Maurizio Arrivabene, a Melbourne nel 2016

Questa è la miliardesima intervista con Alberto Antonini su Autosprint, ma diventa la prima personalissima "ad" Alberto Antonini. Perché dopo ventuno stagioni da inviato stavolta non ha nulla da chiedere a chicchessia ma tantissimo da raccontare. E per varie ragioni. Tra le quali, per dirla coi numeri, quattro anni da responsabile stampa nella Ferrari di Arrivabene e uno stuzzicante libro fresco fresco su Sebastian Vettel, intitolato "Vettel Cavallino senza fili", per l'editore Kenness. In più, complessivamente, un'esperienza ultratrentennale nel mondo del Motorsport, alla voce giornalismo coniugato al cartaceo, al web e alla Tv. Con un aspetto affascinante e speziato a condire 'sta carbonara al dente: Alberto di solito parla poco, non ama apparire, dice ciò che pensa e puntualmente prima pensa a ciò che dice, anche se, fosse per lui, la butterebbe sempre sull'ironia, perché quando è serissimo scherza e quando scherza fa il serio, ma son particolari.

Per farla corta, parlare con lui significa imbarcarsi in un entusiasmante viaggio premio tra i segreti della Rossa degli ultimi anni, anche se, chiaro, lui è pronto a dire tanto ma non tutto, perché il resto lo troverete nel libro e un pochino-ino se lo terrà per sé e per sempre, com'è giusto che sia. Ma non importa, perché ciò che sta per arrivare da lui basta e avanza per fare tutti insieme qualche salto dalla sedia.

- Alberto, dopo tanti anni da tuo vicino di scrivania, sapendo che sei contro gli schemi, ti chiedo di cominciare come vuoi, boh, magari dalla fine...

«Settembre 2017, Maranello, festa per i 70 anni della Ferrari come Costruttore. Son lì vestito da pinguino e Jean Todt dopo due anni che sono alla Rossa mi chiede curioso: "Ma non le manca scrivere?". *Be' sì, certo che sì. Amo dare voce a concetti e raccontare, in particolare adoro la composizione di testi, articoli e canzoni. Però, tornando al presente, dico che per quattro anni in Ferrari godo anche del gigantesco privilegio di vivere un mondo precluso quasi a chiunque e non da dietro la siepe, ma al di quà, da invitato alla festa».*

- Poi un po' di pausa e arriva il tuo libro su Vettel, per l'editore Kenness.

«Su proposta dell'editore stesso, in verità. Allora ci penso su, sento d'avere cose da raccontare e il piacere di farlo, mi piace trovare un nuovo punto d'incontro tra me e il lettore, così accetto. Penso: il tempo ce l'ho e la voglia verrà. Infatti va proprio così, anche perché il libro che scrivi, progressivamente, diventa una parte di te».

- Alberto, sincero: in percentuale, quanta verità hai scritto, nel tuo libro, rispetto alle cose che sai?

«Nel libro c'è la verità e nient'altro che la verità. Tante cose, tanti episodi, tantissime sensazioni vissute da dietro le quinte. Se su certi aspetti non vado fino in fondo, è solo per il rispetto della privacy e del buon gusto. Diciamo che c'è l'80%».

- Adesso risaliamo all'inizio di tutto, però. A come nasce Alberto Antonini giornalista. Anzi, dal concepimento.

«Parto col settimanale Rombo nel 1986, con la qualifica di impiegato. Lavoro al computer, faccio traduzioni e scrivo il primo articoletto sul centauro Eddie Lawson che prova una macchina. Vedere la mia firma sul giornale mi fa un certo effetto. Devo molto al Direttore Marcello Sabbatini, il quale mi

dice invitante: "Non vedo perché tu non possa fare il giornalista". *E così inizio a farlo in redazione, fino al 1990, quando arriva la chance con Autosprint».*

- Chi è il gancio?

«Giorgio Serra, meglio conosciuto come "Matitaccia, al secolo fratello di mia mamma Laura: è lui a informarmi che stanno cercando persone. Ma io sono ancora giovane e selvaggio, così, reduce da una notte brava, la mattina dopo dormo della grossa e mi scordo dell'appuntamento. Colloquio rimandato, quindi. Poi finalmente arrivo puntuale, trovando il Direttore Cavicchi in compagnia di Boccafogli e Nugnes. L'esito è sintetizzato dalle parole di Cavicchi: se ha resistito quattro anni con Marcello Sabbatini, vuol dire che potrà stare anche qui».

- Qual è il tuo feeling con Autosprint, sulle prime?

«Era una redazione da oltre venti cristiani, si faceva fatica a trovare una scrivania libera e sopra tutte c'erano monumentali macchine da scrivere, inoltre si lavorava ancora con la fotocomposizione. La mia Olivetti era stata di Schittone, tanto che stazzava ancora la cenere di mille sigarette, al punto che quando pigiavo i tasti si formava una specie di nube… Ma, al di là degli aspetti pittoreschi, era un gran bell'Autosprint. E questo è un mestiere, se lo vogliamo chiamare mestiere, che lascia tanto spazio alla creatività e diventa bellissimo se fatto con le persone giuste. Nel mio caso, il Direttore Carlo Cavicchi ha sempre creduto in me, senza mai abbandonarmi e facendomi un'ottima scuola».

- Il Cavicchi maestro sintetizzato in una frase?

«"Mi raccomando, se non riusciamo a scrivere una cosa di cui abbiamo certezza assoluta, che almeno sia verosimile". *Ovvero, l'onestà intellettuale e la sagacia fatte persona».*

MOMENTI DI GLORIA PER LA FERRARI
Sopra, Vettel e Arrivabene a Melbourne 2018 e, in alto, Raikkonen davanti a Seb, quindi Bottas, Verstappen e Ricciardo nelle prime fasi del Gp di Monaco 2017, dominato, al pari della gara in Ungheria della stessa stagione, nell'altra pagina, in alto. A destra, Antonini, nella foto piccola, nel 2003, e quindi in livrea Autosprint e al lavoro per SkySportF1 con la Masolin, Villeneuve, Gené e l'attore Dempsey

- Un momento esaltante dei tuoi inizi?

«Phoenix inverno 1992, quando Senna prova la Penske di Indycar e riusciamo in extremis ad avere le foto per metterle in esclusiva nell'ultimo numero dell'anno. Chiamo il circuito alla cieca, chiedo informazioni e mi dicono "Bah, sta girando uno col casco giallo…". *Fantastico, ora si tratta di beccare un fotografo e il prescelto chiede timido:* "Sì, ma me li dareste cento dollari?", *ecco, ma magari anche duecento… Capito? Era un mondo così, tutt'altro che iperconnesso… Tanto che le foto arrivano giusto in tempo, grazie alla macchina a rulli. Voglio dirti, fu bellissimo prendere coscienza di stare in un posto che poteva anche produrre anteprime mondiali e in quel modo… Ora sarebbe impossibile, visto che tutto accade e viene pubblicizzato ovunque in tempo reale… Ma allora lo spirito d'iniziativa pagava e funzionava, eccome».*

- Ricordo che diventi inviato di F.1 seguendo i test a Estoril di fine 1993.

«Giusto. E svolgo questo ruolo per più di venti anni, ovvero fino a tutto il 2014. Sai, ho ancora in mente il titolo del mio servizio su quelle prove collettive: "La settimana enigmistica", perché bisognava restare nel vago: il team Benetton voleva Lehto, però c'erano in ballo anche Badoer e Alboreto, quindi era giusto accennare ma non precludere niente a nessuno… Sai, la scopri subito l'importanza dell'opportunità, della cautela, della misura e di un pizzico di politica: in un ruolo come questo, non puoi non tenerne conto».

- I tuoi momenti più belli da inviato?

«Suzuka 2000, il primo mondiale piloti vinto da Schumi per la Ferrari, che vissuto dal vero dà la consapevolezza di vivere un momento storico, atteso da 21 anni, tanto da strapparmi qualche lacrima. Poi pure il titolo vinto da Raikkonen a Interlagos 2007 e, per terzo, un altro episodio che ha per teatro il Brasile, cioè un Novotel a San Paolo, anno 2014, quando alle cinque del mattino ricevo una telefonata la quale mi informa che mi vogliono all'ufficio stampa Ferrari».

- E i momenti peggiori?

«Il primo, aggiungo ovviamente, a Imola 1994, ovvero il weekend del Gp di San Marino, con la morte di Ratzenberger e poi di Senna».

- Alberto, ricordo benissimo che in quel numero di Autosprint tu sei il primo in assoluto al mondo a fare riferimento allo sterzo. Mi sai dire come e perché?

«Perché sento alla radio una frase che il tecnico Patrick Head dice a un suo ingegnere o a Damon Hill, non so, che suona così: "Controlla se il power steering era attivo, perché a volte si può spurgare da solo…". *In altre parole, a differenza dei tanti che pensavano a un guaio a una sospensione, alla Williams avevano subito pensato a qualcosa che avesse a che fare con lo sterzo. E io stesso, con questo dubbio e con questa percezione, telefono immediatamente in redazione parlando sottovoce, perché l'imbeccata potrebbe essere buona. E infatti la realtà delle giornate e delle settimane successive conferma e specifica meglio lo scenario».*

- E poi, quale secondo momentaccio in carriera, cosa metti?

«Metto Jerez 1997, quando sfuma il mondiale per Schumi e la Ferrari, in un clima brutto, in cui la tensione si trasforma in delusione cocente. E nel libro su Vettel rivelo di passata un primo particolare che qui posso solo accennare, ma è decisamente succulento...».

- Vai.

«Quando Schumi tocca Villeneuve alla Dry Sac, sia Michael che gli uomini Ferrari sanno perfettamente che la Rossa non potrà terminare la gara».

- Quindi Schumacher con la macchina quasi kappaò che tira una botta a Jacques sta allo Schumacher che ad Adelaide 1994 mette fuori gara Damon Hill: ovviamente a Jerez col risultato opposto, ossia vincendo il titolo prima, in Australia, e perdendolo poi, in Spagna.

«Se la vuoi leggere così, sì. Stesso comportamento, con la differenza che nel 1994 Schumi aveva appena messo la sua Benetton fuori uso picchiando, mentre a Jerez non aveva commesso errori. Il resto sta nel libro…».

- Pensi d'essere stato un giovane inviato nel momento migliore della F.1?

«Di certo in un'era più aperta di quella di adesso. Sinceramente, non invidio oggi chi cerca di fare questo lavoro. Se anche le grandi cariatidi della F.1 al tempo del Covid-19 hanno rinunciato ad andare ai Gp perché non ha senso starsene blindati in sala stampa senza poter fare vita da paddock, vuol dire che siamo a un'ulteriore svolta restrittiva… Prima, ben al di là del coronavirus, non era così. I piloti non erano blindati, i rapporti meno rigidi. Lo stesso Senna, anche dopo avermi visto le prime volte, già mi parlava, era disponibile. Anche se non ero mica suo amico, pur considerando che Ayrton è stato il pilota che ha avuto più sedicenti amici, dopo morto…».

- A parte questo, fare il giornalista ora in un weekend di Gp, anche senza Covid, non è più un bell'andare.

«In posti come Barcellona ed Estoril se facevi tardi al circuito poi incontravi Schumi che in due minuti ti spiegava tanto, se non tutto. Oppure ricordo che nel 1999 ci scappò lo scoop sulle ali flessibili, grazie anche all'aiuto di Fisichella, tanto da provocare un'investigazione FIA. Voglio dire, erano tempi in cui, se non ti accontentavi di vivere in sala stampa e curavi i rapporti giusti, riuscivi a dare al giornale e al lettore un prezioso contributo, quel famoso qualcosa in più. E l'ambiente era tale da premiare un comportamento del genere».

- Parla anche della tua ampia esperienza televisiva.
«Inizia nel 2010 con la Rai, facendo l'opinionista assieme a Pino Allievi. Ho bellissimi ricordi, anche se i nostri contributi erano brevi e coincisi. Tra l'altro mi piace rammentare il bel clima d'amicizia e gli scherzi che facevamo con Pino al collega Franco Bortuzzo della Rai, come quando a Singapore comperammo giacche e cravatte uguali e comparimmo in diretta per il commento, al punto da sembrare una via di mezzo fra i Blues Brothers e i fratelli De Rege, lasciando Franco a bocca aperta… E, a livello di colore e calore, rammento anche la totale incazzatura del compianto Marchionne a Abu Dhabi 2010, quando Alonso e la Ferrari persero il titolo sbagliando un pit-stop anticipato, marcando la Red Bull di Webber».

- Poi passi a SkysportF1. Quali le differenze?
«Tante. Lavoro per Sky nel 2013-2014 ed è un'esperienza più formativa, completa, perché, a differenza di prima, vivo la cabina, le riunioni e le dirette a tutte le ore… Ci vuole professionalità, determinazione e anche un pizzico di capacità d'improvvisazione, un'elasticità diversa, perché quando lavori in diretta sei senza rete, se dici una cosa sbagliata mica ti puoi correggere subito dopo. Detta e andata! Ricordo che nel 2013 vedo che stanno lavorando al Kers sulla Red Bull di Webber e per non restare muto mi metto a spiegare che il dispositivo per la monoposto specifica è realizzato a pacchetti, riuscendo comunque a dare un senso alle immagini, con una descrizione consona… Voglio dire che la necessità delle trasmissioni live aguzza l'ingegno e la prontezza di chi deve parlare per ore e questa per me diventa una sfida del tutto nuova. Poi ci sono anche momenti di buonumore, come quando Federica Masolin, a proposito di Kvyat che è nato a Ufa, in Russia, mi chiede se a Ufa fa davvero caldo e io le rispondo che sì, c'è un clima molto Ufoso. Ecco, cose così…».

- A fine 2014 arriva la chiamata dalla Ferrari. Dì la verità: te l'aspettavi?
«Al momento, quello di approdare alla Ferrari è un sogno inconfessato perfino a me stesso. Magari avrei potuto aspettarmi prima o poi di fare l'addetto stampa per un team di F.1, ma mai e poi mai a Maranello».

- Come comincia tutto?
«Stefania Bocchi, moglie di Arrivabene, mi dice all'improvviso… "…Alberto, ti cercava Marchionne, vedrai che a breve ti chiameranno o lui o Maurizio"… Chiaro, resto sbigottito e mi chiedo cosa mai stia succedendo. Poi arriva questa famosa telefonata da un numero spagnolo: io sulle prime non so neanche chi sia, ma ho come un presentimento…».

- Dividiamo per annate la tua esperienza in Ferrari e facciamo un commento per ciascuna stagione, a partire dal 2014, anche se la prima annata in realtà dura solo pochi giorni…
«Sì, infatti ho fatto in tempo solo a partecipare a una riunione con la stampa, perché l'anno era finito. Comunque a Abu Dhabi 2014 sapevo che avrebbero cambiato Mattiacci con Arrivabene al vertice della Ferrari, ma ovviamente con l'obbligo di tacere e non scrivere, anche se è un po' frustrante dover restare muti...».

- E si passa al 2015, il tuo vero inizio in Rosso.
«A Maranello entro in gennaio, apro la mia fase di apprendimento e provo ben presto la gioia gigantesca della prima vittoria Ferrari sui campi di gara, con Vettel, in Malesia. A Sepang vengo assalito dall'entusiasmo del neofita e scopro che veder vincere la propria squadra e vivere tutto dai box ti prende tantissimo…».

- Sembra un anno di rodaggio e crescita, ma poi per la Rossa arriva il terribile 2016.
«Un anno molto difficile, la monoposto accusa problemi intrinseci e non si vince neanche una gara. Peggio: per buona misura, si rompe anche spesso. È frustrante, niente da aggiungere».

- Il 2017, invece, è un anno che possiamo valutare in mille modi, tanto è interessante e complesso. Però vede la Ferrari dire decisamente la sua, per buona parte del campionato.
«Lo definirei un anno inebriante, specia nella prima parte, ma concluso con un finale orrendo. C'è un cambio regolamentare massiccio a inizio stagione, che prevede più carico aerodinamico nonché gomme larghe. E l'interpretazione dei nuovi dettami da parte della Ferrari si rivela ottima, tanto che ci ritroviamo la miglior vettura per i circuiti ad alto carico aerodinamico. Difatti dominiamo a Monaco e in Ungheria. Ma poi c'è la crisi di prestazioni e di affidabilità nel finale, compreso il patatrac di Singapore, tutte cose che nel libro spiego entrando nei dettagli come mai è stato fatto fino a oggi…».

- E su questo invito i lettori a seguirti, ma qualcosa di più su Singapore 2017 ci vuole, magari puoi dirlo e darlo, qui e ora. Dunque, guardando dalla prima curva, la piega è a destra, Kimi parte bene e sta a sinistra, il suo compagno lo ha di lato e Verstappen sta arrivando a sandwich: sarebbe stato logico per Kimi non insistere, invece tiene giù il piede, propiziando un patatrac che fa finire la festa per la Ferrari…
«Guarda, Seb non parte benissimo, ma ha il vantaggio della posizione e se perde quello e non entra per primo alla prima curva, ha già perso il confronto con Max Verstappen e con esso la corsa. Siamo a pista bagnata e Kimi è stato istruito a partire in seconda ma, non si sa perché, si scorda di farlo, si avvia in prima e la cosa si rivela paradossalmente vantaggiosa, tanto che azzecca la partenza perfetta, malgrado

QUEL PATATRAC A SINGAPORE 2017
Sopra, Alberto Antonini nei colori Ferrari sui campi di gara del mondiale e, in alto, la collisione che mette fuori causa le Rosse di Vettel e Raikkonen, con la Red Bull di Verstappen a sandwich, a Singapore 2017. Un episodio qui sezionato e spiegato finalmente nei dettagli

non si trovi nella traiettoria ideale. Pensa te: quello davanti, ossia Seb, è il più lento, quello in mezzo, ossia Max, va come deve andare, mentre il più veloce, Kimi, si trova all'esterno e la prima curva va presa uno per volta: la collisione, in altre parole, è inevitabile. Di certo, chi sostiene che Seb doveva mollare, dice una gran cavolata e lo stesso Kimi negli istanti del via non poteva far altro di quello che ha fatto, così, del resto come Verstappen. In poche parole, per Singapore 2017 io non do colpe a nessuno. Al via i giochi di squadra non si fanno, è un "tutti contro tutti", solo dopo qualche tornata puoi cominciare a ragionare in ottica team. Se al via togli l'acceleratore per favorire il tuo compagno, rischi di trovarti quinto o sesto, alla prima curva... Mai visto tanto accanimento ingiustificato contro la Ferrari, con critiche che non avevano senso. Tanti "se". Se, se, se... Dai, se mio nonno avesse avuto le ruote, era un tram».

- Non parliamo solo di macchine, ma anche di uomini. Tipo Vettel. A Baku 2017 per la prima volta sembra partire di testa. Per caso è lì la prima avvisaglia del punto di rottura, del breaking point psicologico che poi si verificherà a metà 2018?

«No, non sono mica d'accordo. Queste sono cose che pensi tu, vedendo le cose da fuori. Se ti fidi di una spiegazione di chi le cose le vede da vicino...».

- Certo che sì, siamo qui apposta.

«...Bene, allora io ti dico che Seb a Baku 2017 nel fallo di reazione contro Hamilton non smentisce se stesso ma tira fuori la peggior parte di sé. Lui ha un grosso limite caratteriale: reagisce in maniera eccessiva a quelle che considera come ingiustizie. Ti faccio un esempio. Alonso è uno che vuole vincere sempre, anche a briscola, e, se perde, mette il muso. Seb no, non è così: lui si arrabbia, e tanto, solo ed esclusivamente se pensa d'aver subito un'ingiustizia. E allora tende a perdere la testa e a reagire in modo eccessivo. Guarda Canada 2019: quando nel dopogara sostituisce i segnaposizioni, mettendo l'1 al posto del 2, fa un gesto che con un altro Presidente della Fia, uno alla Balestre, magari gli sarebbe potuto costare ben più caro, perché è come se a calcio rubi la bandierina al segnalinee... Ecco perché ti dico che il Vettel il quale tira una bottarella a Hamilton che fa elastico in safety-car a Baku 2017 è un pilota stufo di sentirsi trattato in modo non consono dal rivale...».

- Passiamo al 2018.

«È un anno molto complesso, perché muore Marchionne. Siamo competitivi e prestazionali fino a settembre, poi il morale scende. Sarò più preciso: se la Ferrari 2017 ha il problema del calo di affidabilità nel finale, nel 2018 c'è da registrare nel momento cruciale un calo prestazionale. Però delle due preferisco la Ferrari 2017, perché a tratti sa essere dominante, mentre quella del 2018, facci caso, non vince mai per distacco».

- Okay. Il 2018 ha un centro di gravità negativo ed è Hockenheim. L'errore di Vettel. Spiegalo, perché a oggi appare, oltre che inconcepibile se fatto da un top driver come lui, perfino inspiegabile. Nessuna avaria tecnica, niente pressione diretta di un avversario, nulla di nulla. Però succede. Che cosa accade nella sua testa?

«Si è distratto».

- La butti là, è una risposta alla come viene-viene, o parli in modo rigoroso, certificato e frutto di un dialogo col pilota?

«La mia non è una considerazione personale. È la realtà. Ammessa a me dallo stesso Sebastian Vettel. Dai, su, può succedere: guarda Ayrton Senna a Monaco 1988 al Portier o lo stesso Schumi undici anni prima a Montecarlo, quando va lungo e dritto a St. Devote, ma riesce a scamparla bella... A volte la sorte ti grazia, altre no».

- A Hockenheim per Seb c'è il calembour tra

QUANDO IN FERRARI C'ERA SERGIO MARCHIONNE

Sopra, Gp d'Italia 2017 al box del Cavallino, con, da sinistra, Kimi Raikkonen, Piero Ferrari, il compianto Sergio Marchionne, Sebastian Vettel e Maurizio Arrivabene. In alto a destra, il team boss con i suoi... gioielli sembra indicare la retta via, mentre, in basso, ecco Alberto Antonini a Suzuka 2014 a colloquio con Jacques Villeneuve e Nigel Mansell

distrazione e distruzione, perché da lì in poi il mondiale prende una piega orrenda.

«Lo dite tutti, ma la verità è che non si perde mai un campionato mondiale in una gara sola. Per vincere il titolo 2018 ci voleva un rendimento della monoposto in ascesa costante, in crescendo, tipo Mercedes, e non c'è stato. Questo è il vero punto. Poi, certo, i punti persi a Hockenheim hanno pesato, ma la verità è che al Gp d'Italia la Ferrari era okay, poi no ed è tornata ai livelli di Monza solo in Giappone, quando i rivali erano cresciuti, a loro volta…».

- Quindi tu dici che, più che prendersela con Vettel per il 2018, bisogna fare un ragionamento ben diverso.

«Sì, io penso che la squadra Ferrari non vince il mondiale 2018 perché non ha ancora i novanta minuti nelle gambe, come si dice nel calcio. Anche perché si vince o si perde tutti insieme, non è mai colpa solo di uno se si perde o merito solo di uno se si vince, è sempre una cosa che coinvolge la squadra nella sua globalità. E nel 2018 mancava quel quid che ti permette di vincere».

- Va bene tutto, però Monza 2018 fa incazzare non meno di Hockenheim.

«Ma cosa vuoi, è come Singapore 2017, non si può attuare una strategia di squadra nei seicento metri della partenza, su. Se sei Kimi e in una gara così molli, già alla chicane passi quarto, quinto o sesto…».

- Ciò non giustifica la cavolata di Vettel alla Roggia, che si va a girare cercando alla disperata di passare Hamilton.

«Vuoi la verità? Noi sapevamo che la Ferrari il sabato era okay, ma la domenica sarebbe stata tutta un'altra storia, perché c'erano preoccupazioni legate al rendimento delle gomme. Quindi, in una situazione del genere e con una consapevolezza simile, Seb sapeva benissimo che doveva giocarsi immediatamente il tutto per tutto. Così lui, cercando l'infilata alla Roggia, ha dimostrato di aver capito che era la sola cosa da fare o, in ogni caso, la più sensata. Pazienza per come è poi andata».

- Cosa rispondi a chi ha scritto che non fu una buona idea annunciare proprio nel weekend di Monza 2018 l'ingaggio di Leclerc, perché così facendo si creò disappunto in Kimi e non certo spirito collaborativo?

«In realtà l'annuncio di Leclerc non veniva da fonti ufficiali Ferrari».

- Intendi dire che scappò la cosa a qualcuno al quale non doveva scappare?

«Precisamente».

- Quindi, fine della storia.

«Quindi, ancora una volta, certa dietrologia non ha senso. Ci sono fatti di battaglia, ossia tattici, e fatti di guerra, cioè strategici, e i primi non hanno a che fare con i secondi».

- Spiega in termini analitici e chiari perché la Ferrari del biennio 2017-2018 non poteva vincere il mondiale.

«La prendo alla larga e ti faccio un esempio chiaro quanto calzante. Perché secondo te la pista di Barcellona è importante nell'ottica di un mondiale?».

- Perché è la pista neutra e di riscontro per eccellenza, quella su cui si fanno più test e della quale i team hanno più informazioni e punti di riferimento.

«Bene. Quindi, tradotto il tutto in termini pratici, se una monoposto è velocissima, al top a Barcellona e ci vince anche, poi è ragionevolmente in grado di andare costantemente bene per tutto il mondiale o quasi, giusto?».

- Non fa una piega.

«Perfetto, il problema è che la Ferrari in tempi recenti non è mai stata al top, a Barcellona, a parte nel 2017 quando Seb nei test lo facciamo mollare nel T3, sennò sarebbe emerso nettamente. Voglio dire che il Gp di Spagna a Barcellona è una cartina tornasole, non è un caso se vinci lì, perché vuol dire che hai davvero la miglior macchina del mondiale. E lì a vincere, anche quando eravamo più forti, è stata sempre e solo la Mercedes, e non di poco. Adesso penso sia tutto chiaro, no?».

- Ora fai un'analisi e dai un giudizio complessivo su Sebastian Vettel, please.

«La Formula Uno e in generale tutto lo sport hanno un modo efficace e spietato di valutarti, cioè in base ai risultati. Ora il titolo Vettel sulla borsa del circus iridato chiaramente è sceso, la Ferrari non l'ha più ritenuto necessario per vincere il mondiale e gli altri due team non hanno fatto a botte per accaparrarselo, una volta che è restato libero. Quindi, un pilota come lui ha ragione di esistere soprattutto in funzione di un titolo mondiale e io vedo molto difficile che con l'Aston Martin possa arrivarci, perché la collocazione del team è quella che è, nella serie A2 della F.1. Potrà ancora fare belle cose, ma, come dicono gli inglesi, ha passato il prime time, suo momento migliore e, detto questo, spero tanto di sbagliarmi».

- Altroché. Alberto, chi è per te Maurizio Arrivabene?

«È una delle poche persone che hanno creduto in me fino in fondo. Quindi ho un debito di riconoscenza enorme verso di lui. E ho anche tanta stima, perché a modo suo ha cercato di fare qualcosa di nuovo e di molto difficile, in Ferrari, cioè cambiare l'ordine delle cose».

- Mica te la cavi così facilmente.

«Bene, allora te lo dico diversamente. Quella di adesso in Ferrari la vedo come la Restaurazione, con la R maiuscola. Invece la Ferrari di Arrivabene e Marchionne mi dà l'idea dell'era di Napoleone, il quale sconvolge certi schemi, muta il modo di pensare e trova la strategia vincente, anche se perde la battaglia decisiva e così, alla fine, ecco il Congresso di Vienna e tutto torna come prima».

- Binotto in questo scenario come lo inserisci?

«Binotto è un uomo cresciuto in azienda, conosce tutti, la Ges ha contribuito a farla lui, per certi versi l'ha anche fatta lui, viene da dentro, si occupa di tutto e di tutti e incarna la Ferrari del pre-Maurizio. E la mia definizione di Restaurazione non è certo una critica. L'intento, credo, sia quello di tentare di ricreare la Ferrari di Todt, Brawn e Schumi, ma senza di loro. Certo, grazie a Charles Leclerc si può dire che il pilota c'è, però attorno a lui va ricreata la struttura, che è ancora in corso d'opera. E a oggi in Ferrrai c'è meno gente di quella che ci dovrebbe essere e dei ruoli chiave restano scoperti».

QUEL 2018 COSÌ RICCO DI EPISODI DA DECIFRARE

Sopra, Alberto Antonini in compagnia di Stefania Bocchi e di Kimi Raikkonen nel paddock del Gp del Brasile 2017 e, al centro, in veste di inviato di Autosprint, a Suzuka 2004. In alto, Vettel in testacoda alla Roggia, nel Gp d'Italia a Monza 2018, ovvero l'altro... presunto errore terribile di quella stagione, dopo l'uscita di pista al Motodrom di Hockenheim, nell'altra pagina

- Rifacciamo lo stesso gioco di prima con te giornalista, ma ora da addetto stampa Ferrari. I tuoi momenti migliori e peggiori alla Rossa?

«Migliori, Malesia 2014, più Monaco e Ungheria 2017. I più brutti in Spagna 2016 e Singapore 2017».

- Non nomini Hockenheim 2018.

«Lì è diverso, ero incazzato nero».

- Tornando proprio a quel 2018, quando avete saputo nel team della malattia di Marchionne?

«La verità? Noi in Ferrari ne sapevamo poco più della stampa. Sinceramente il venerdì di Hockenheim ci è arrivata purtroppo l'indiscrezione che Sergio Marchionne era in fin di vita. Prima eravamo ben lontani dall'immaginare un esito così tragico e immediato».

- Hai rimpianti o nostalgia del tuo ruolo di inviato per Autosprint?

«No, non ne ho mai. La vita va avanti. Non è mai congruo tornare indietro. Così come ora, pur avendo gustato un periodo non breve e bellissimo, non rimpiango la Ferrari, perché sono uno che vive senza specchietti retrovisori».

- Ti capita mai di rileggere qualche vecchio tuo pezzo?

«Sì, mi capita».

- E che cosa pensi?

«Cavolo, come scrivevo bene! (Ride, ndr) *Non so… Mi sembra di scriver peggio, mano mano che vado avanti… Poi, ti ricordi, avevo la passione per i titoli, per i giochi di parole, ne facevo di belli, eh?».*

- Autocitati in uno che vale la pena rigustare.

«Fine 1995, arriva Irvine alla Ferrari, il quale dichiara subito che sarà il secondo di Schumi e non avrà problemi a copiare i suoi assetti».

- E tu che titolo fai?

«Secondo copione».

- (Ridiamo entrambi, ndr) E adesso spiega il tuo ruolo attuale nel mondo delle corse.

«Lavoro per un gruppo di management monegasco che ha per piloti Palau in IndyCar, Wehrlein in Formula E e Vidales in Alpine Renault Regional. E poi seguo il progetto Vexatec, ossia l'unico sistema di monitoraggio di funzioni vitali in uso nell'ospedale Sacco e approvato dall'Agenzia Spaziale Europea. In sintesi, il sistema consente di monitorare accuratamente i parametri dei pazienti, tenendoli a casa e evitando di intasare gli ospedali. È nato per lo Sport, ma è diventato ideale in tempi di Covid-19».

- E sulla prossima stagione di F.1 cosa dici? In Ferrari il nuovo arrivato Sainz sarà un secondo pilota come Irvine o no? E là davanti ci sarà stabilità nella gerarchia dei valori?

«Sainz non è andato alla Ferrari per fare il secondo pilota, non è un gregario, ma dopo sei anni in F.1 ha dimostrato ottime cose anche se non è al top del top e dovrà comunque prendere atto che la squadra punta su Leclerc. Credo che, quanto al 2021, ci troveremo a rimandare tutto al 2022, perché questo è uno sport in cui non s'improvvisa niente: comanda sempre la macchina e, viste le premesse tecniche, sarà difficile assistere a un grande sovvertimento di valori». ●

C'era Fiorio in quel n.1 quanta strada da allora

Autosprint vuole essere e sarà un giusto e finora mancato riconoscimento allo sport automobilistico non professionale che annovera migliaia di appassionati e una folta schiera di valenti corridori che quasi ogni settimana tralasciano impegni e svaghi, affrontano viaggi massacranti, fatiche, spese ingenti pur di poter partecipare ad una corsa anche di pochi chilometri".

Sono le parole di presentazione, "l'incipit" di una nuova iniziativa giornalistica destinata a un successo allora imprevedibile. La rivista si chiama Autosprint, "rassegna quindicinale sportiva di automobilismo motociclismo karting".

Il numero 1 compare il primo settembre 1961. L'hanno confezionato, nel mese di agosto, in una Torino quasi deserta, il direttore responsabile Remo Uga, il capo redattore Alberto Fascio e Renata Anselmo, che ha la qualifica di direttore sportivo. È lei, Renata Anselmo, una fotografa appassionata di gare in salita, che ha fondato la rivista.

Il numero 1 ha una foliazione di venti pagine. Vi compaiono i reportages delle cronoscalate – all'epoca l'asse portante dello sport dell'automobile in Italia – Aosta-Pila, Cesana-Sestriere e Cuneo-Colle della Maddalena. C'è poi la rubrica dedicata alle scuderie e i notiziari moto e kart. Il servizio principale è comunque il resoconto del Gran Premio di Pescara, una corsa su circuito cittadino per vetture gran turismo e Sport. Il testo e le foto sono di Renata Anselmo.

Il Gran Premio di Pescara è una gara importante, di risonanza internazionale. Dura quattro ore. Tra i protagonisti figurano piloti del calibro di Lorenzo Bandini – che vincerà in coppia con Scarlatti sulla Ferrari – Ludovico Scarfiotti, Nino Vaccarella, il californiano Richie Ginther, lo svedese Jo Bonnier, il belga Willy Mairesse, l'americano Lloyd "Lucky" Casner; che è anche il proprietario della scuderia Camoradi – Casner Motor Racing Division – che fa gareggiare le Maserati Birdcage bianche con banda blu. Nel suo reportage, Renata Anselmo descrive come superba l'affermazione nella classe 1150 categoria Gran Turismo di Frescobaldi e del giovane Cesare Fiorio, su Lancia Appia Zagato. Fiorio, riferisce Renata, ha potuto gareggiare grazie a una licenza speciale rilasciata dal suo reggimento. Il giovanotto, figlio di un dirigente della Lancia, sta infatti prestando il servizio militare. Ha appena compiuto 22 anni e studia scienze politiche all'università di Torino. Nel 1963 fonderà la HF Squadra Corse; che diventerà il formidabile reparto corse della Lancia. In quel 1961 che vede la nascita di Autosprint, intanto, il futuro capo delle attività sportive della Fiat, e pure della Ferrari, conquista il titolo di campione italiano della classe 1150 gran turismo.

La doppia pagina di apertura del reportages del Gp di Pescara del numero 1 di AS. I testi e le foto sono della fondatrice della rivista, Renata Anselmo

Dedicato agli eroi senza gloria

Il primo numero di Autosprint esce il primo settembre del 1961 e si presenta come quindicinale. A destra ecco l'editoriale dell'inizio della straordinaria avventura: si tratta sostanzialmente di un manifesto programmatico per la rivista che si affaccia in edicola in punta di piedi in un settore occupato da Auto Italiana, già colosso nel ramo. Ma, almeno inizialmente, non c'è nessun tentativo di scalata, solo la voglia di dare voce ancora maggiore al popolo delle corse, con quei corridori considerati eroi senza gloria che la stampa nazionale ospita per dare, non sempre, la nuda classifica, spesso errata, sempre relegata in un angolo quasi inosservato...

AUTOSPRINT

numero unico speciale
settembre 1961

Editore: BETA – Torino
Direttore Responsabile
Remo Ugo
Redattore Capo Alberto Fascio
Direttore Sportivo Renato Anselmo
Direzione e Redazione
Via Princ. Clotilde 87
Torino
Ufficio Pubblicità Via Monginevro 194 Torino
tel. 37.36.34

Stampa: "elmografica"
Torino
Via Princ. Clotilde 87

AUTOMOBILISMO MINORE?

AUTOSPRINT vuole essere e sarà un giusto e finora mancato riconoscimento allo sport automobilistico non professionale che annovera migliaia di appassionati e una folta schiera di valenti corridori che quasi ogni settimana, tralasciano impegni e svaghi, affrontano viaggi massacranti, fatiche, spese ingenti pur di poter partecipare ad una corsa anche di pochi chilometri.

Corsa che, se ha importanza dal lato spettacolare per la folla che richiama, ne ha molto di più dal lato tecnico, perchè le maggiori case, pur non scoprendosi, seguono con interesse i risultati conseguiti e ne studiano i mezzi — molte volte realizzati alla buona e artigianalmente — usati per conseguirli.

AUTOSPRINT, nato in una ristretta cerchia di questi appassionati, conosce le ansie, i sacrifici, gli eroismi — e proprio di eroismi si tratta, per tutte le cilindrate — la dedizione assoluta di questi corridori che non hanno, si noti bene da chi non lo sapesse, alcun interesse finanziario in questa passione che alla fin fine promuove e favorisce il progresso tecnico automobilistico. In ultima analisi la loro passione si concreta in una maggior perfezione e sicurezza meccanica a favore di tutti gli utenti di automezzi.

E tutto questo completamente a spese degli appassionati: si consideri che un primo premio, anche assoluto, non copre neppure le spese affrontate per la corsa.

Sono veramente gli eroi senza gloria. La stampa li ospita per dare, ma non sempre, la nuda classifica, spesso errata, sempre relegata in un angolo quasi inosservato.

Al lunedì tutti sanno il gioco svolto dalla tale squadra di calcio di serie C, tutti sanno chi è arrivato primo nella corsa ciclistiaca rionale, ma solo alcuni vengono a sapere chi è arrivato primo nella corsa automobilistica Catania-Etna e comunque verranno a conoscere soltanto i nomi dei primi classificati.

E gli altri non hanno partecipato alla corsa, anche se con sfortuna? Non hanno forse affrontato le stesse spese, gli stessi rischi, gli stessi sacrifici?

Ma se un piccolo incidente, finora senza gravi conseguenze, mette un po' di scompiglio fra il pubblico, sempre numeroso in queste gare, tutta la stampa autorevole insorge a grandi caratteri contro tale corsa, contro le corse, contro i corridori, contro gli organizzatori, contro tutti.

Il servizio fotografico è a caccia di tali incidenti — molto rari e, ripetiamo, finora senza gravi conseguenze per i conduttori e per il pubblico — e se una fotografia viene stampata riguarda sicuramente una macchina fuori strada, nel punto in cui un ignaro spettatore si salva con la classica capriola da paracadutista, senza peritarsi di precisare che molto spesso il pubblico, travolto dall'entusiasmo, si trova, nonostante il divieto e il perfetto servizio d'ordine, nei luoghi ad esso vietati.

E' nostro scopo quindi valorizzare ed appoggiare in ogni modo e in ogni campo la nostra eletta categoria, dandole il meritato prestigio, la dovuta notorietà e la conquistata importanza, sfrondando in pari tempo il grosso pubblico da avventate considerazioni e da ingiustificati pregiudizi nati dal fatto che non conosce questa numerosa famiglia, giovane, entusiasta, appassionata che, volendo o no, è all'avanguardia del progresso tecnico.

Parleremo dei vincitori, ma anche dei vinti, degli sconfitti, degli sfortunati del giorno, che proprio al via vengono fermati da un banale guasto meccanico.

E quante considerazioni di carattere tecnico non ne deriverebbero da questi inopinati inconvenienti meccanici, proprio alla partenza?

E perchè non parlare degli ingegnosi meccanici preparatori, guidati dall'istinto, dall'intuito, dalla praticaccia, dalla tecnica spicciola più che dalla scienza? Dietro il banco della loro modesta officina non hanno l'ausilio dell'ingegnere capo dell'ufficio studi, non hanno la pista di collaudo, ma si servono egregiamente delle classiche salite di casa propria. La maggior parte di essi non dispone del costoso banco di prova e si affida al cervello, all'occhio, alla mano e alle innumeri nottate in bianco risolvendo contro l'evidenza matematica problemi meccanici ritenuti insolubili. E fanno i miracoli in meccanica, come quello di portare a 8000 giri un motore nato per 5000, di ridurre il peso fino al limite possibile, di aumentare con tutti gli accorgimenti più ingegnosi la potenza specifica, senza sconfinare di categoria.

Favoriremo la collaborazione — sia sociale che tecnica — dei vari appassionati residenti in città diverse, gradatamente istituendo preziosi servizi a disposizione di tutti, sì da cementare la compattezza della nostra grande Famiglia.

Ricorderemo anche le Case di carburanti e lubrificanti che tanto s'adoprano con intelligenza e larghezza di mezzi per la buona riuscita delle nostre manifestazioni sportive, i fabbricanti di accessori speciali, e, buoni ultimi, gli infaticabili organizzatori con tutta la loro cerchia di validi collaboratori.

Ed ora un caro saluto a tutti.

UN LETTORE FESTEGGIA QUESTO IMPORTANTE ANNIVERSARIO

Mezzo secolo con **Autosprint**!

Caro Autosprint, scrivo dopo 50 anni che vi seguo. Iniziai a fine 1970 e da allora non ho mancato l'appuntamento con l'edicola, diventato un vero e proprio rito.
Non ho mai avuto la voglia (o la pigrizia) di scrivere a qualche anniversario, ma arrivato ai 50 lo faccio. Ho sempre comprato Autosprint in edicola sin da quando costava 200 lire e per tutte le settimane, come dicevo. Certo, da ragazzo c'era più passione; inizialmente sono stato un tifoso delle Lotus e poi rimasto un appassionato, non ferrarista sfegatato, ma appassionato delle belle corse.
Grandi campioni sono passati e difficile fare paragoni su epoche diverse, però devo dire, come già era l'opinione del grande Ferrari che la macchina conta moltissimo e ultimo esempio ne è la vicenda del cambio Russell-Hamilton con inversioni da ultima a prima fila e viceversa.
Sicuramente mi trovo spesso in accordo con Donnini e specie sul fatto che per noi è diventata, purtroppo, soltanto una abitudine vedere le corse, ma si è perso smalto e questa formula ibrida è proprio un obbrobrio; speriamo solo che cambi.
La Formula Uno deve essere la massima espressione senza alcun vincolo e neanche troppi regolamenti, abbiamo necessità di avere qualche macchina in più e qualche "esagerazione" anche progettuale, non dobbiamo solo sperare in qualche fatto accidentale che vivifichi la corsa (già di brutto c'è la Formula E che a me sembrano gli autoscontri del luna park!!).
Il 2021 sembra sarà sullo stesso tema molto brutto, speriamo nel futuro e con meno politica in ogni senso (che alla fine stufa, come vedere le Mercedes sempre nere!!, se ricordo il vero nero delle Lotus-Jps… sic…) e più sport.
Un caro saluto e un abbraccio.

Giovanni Dell'Amico, Genova

Caro Giovanni, a nome della redazione grazie per questo tuo messaggio e soprattutto per l'attaccamento ad Autosprint che ti rende meraviglioso esempio di passione e fedeltà. E speriamo insieme a te che le corse che ci attendano possano portare emozioni e colpi di scena in gran quantità, per festeggiare nel migliore dei modi lo spirito sportivo e purissimo che contraddistingue te e i lettori del vostro e nostro settimanale.

PER IL FUTURO AGONISTICO

Forza **Cavallino Rampante**!

La Ferrari, ha concluso la stagione 2020, in maniera a dir poco pessima. Purtroppo è stata l'annata peggiore dal 1980. La SF-1000 è stata una monoposto deludente, carente dal punto di vista aerodinamico, telaistico e motoristico. La power unit di Maranello oltre ad aver sofferto una grave carenza di potenza, ha avuto molti problemi di affidabilità. Stando alle ultime notizie, gli ingegneri di Maranello, assieme ai tecnici dell'azienda Mahle (specializzata nella realizzazione di nuove soluzioni motoristiche), hanno realizzato un motore rinnovato chiamato superfast; che in teoria dovrebbe garantire una maggior potenza, ossia 50 cavalli in più rispetto al unità del 2020 e anche una maggior affidabilità.
I presupposti della Ferrari per il 2021 sono quelli di ritornare a lottare per le posizioni di vertice e di conseguenza concludere il campionato, come terza forza del mondiale, in modo da restituire a Maranello un minimo di dignità sportiva.

Stefano Penner, Albissola Marina (Savona)

PRESO DALLA RED BULL

Soddisfazione per **Sergio Perez**

Gentile redazione, sono molto felice che "Una tantum", abbia prevalso il merito, in questo modo la Red Bull ha le carte in regole per ambire almeno alla coppa costruttori. A proposito di merito: anche Russel meriterebbe una chance su una vettura competitiva.
Mettiamola così, la sua prestazione, senza nulla togliere ad Hamilton, ha reso più brillanti i sette titoli di Schumacher. **Umberto Cioci, Torino**

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto, Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Gabriele Mutti, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020

ESSERE IN
POLE POSITION
NON È MAI STATO
COSÌ FACILE
AUTO SPRI NT
SCONTO OLTRE 48%
ABBONATI A SOLI
€ 80 PER 1 ANNO
52 NUMERI
SPEDIZIONE GRATUITA
Premium Press - consegna in 24/48 ore in tutta Italia